瀬戸市地域公共交通総合連携計画

平成２１年６月

平成２６年３月 改定

瀬　　戸　　市

目　　次

１．計画見直しの背景　1

２．地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針　2

２－１　瀬戸市が目指す都市像　2

２－２　公共交通が果たすべき役割　6

２－３　基本的な方針　6

３．地域公共交通総合連携計画の区域と期間　6

４．地域公共交通総合連携計画の目標　7

５．目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項　10

５－１　目標を達成するための事業及び事業主体　10

５－２　段階的実施計画　11

５－３　各事業のスケジュール　12

６．事業関連計画　14

６－１　公共交通の役割分担と個別施策　14

６－２　公共交通利用促進計画　30

参考資料

１．地域公共交通総合連携計画（平成２１年度～平成２５年度）に基づく事業の取り組み　37

２．地域公共交通総合連携計画の評価　43

３．地域公共交通総合連携計画における事業実施に伴う課題の整理　58

１．計画見直しの背景

バス利用者の減少を背景に、平成 21 年 9 月をもってＪＲ東海バスが全面撤退することとなった。これをきっかけに長期的な視点から瀬戸市の目指すべき公共交通の姿を明確にするとともに、これを維持していくための具体的施策を示した「瀬戸市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年度～25 年度)」を平成 21 年 6 月に策定し、これに基づき様々な施策を三位一体で取り組んできた。

その結果、市内基幹バス全体の利用者の減少が緩やかになるとともに、コミュニティバスの利用者については増加しており、その取組の成果がみられるが、バス利用者の増減傾向が確かなものかを引き続き注視していく必要がある。また、一部の事業については、実施に至っていないことから、今後ともその実施の要否を含めた検討を継続していく必要がある。

したがって、現計画の基本的な方針及び目標を踏襲しつつ、期間を延長するとともに、事業の進捗を踏まえその内容を一部改定することとした。

１．計画策定の背景

２００９年９月３０日限りで全廃する方針が示された JR 東海バスは、瀬戸市の骨格となるバス路線であり、鉄道やコミュニティバスと一体となって地域の公共交通ネットワークを形成する上で重要な役割を果たしてきた。JR 東海バスの廃止は、単に特定路線の滅失にとどまらず､公共交通ネットワークそのものの存続を脅かすものとなる。

暫定的な対策として、欠損補助による廃止代替路線の運行も考えられるものの、長期的な視点に立った場合、瀬戸市の目指すべき公共交通の姿を明確にし、これを維持していくための仕組みを検討・構築していくことが重要である。

各路線の果たすべき役割が明確に示された公共交通体系の構築

瀬戸市の目指すべき公共交通の姿を明確にするためには、まちづくりと連動した公共交通の“施策体系”を策定し、その中で鉄道、路線バス、コミュニティバスが果たすべき役割を明確にするとともに、その役割分担に応じたサービス水準のあり方を整理する必要がある。

瀬戸市版公共交通維持システムの確立

公共が施策体系として設定した役割分担とこれに応じたサービス水準の維持に向けて、官民パートナーシップ方式等を念頭に**採算路線については更なる利用促進策を追求するとともにより高いサービス水準の確保・安定的な路線維持に関する民間事業者の協力体制を確立**し、**不採算路線については**地域住民の合意の下、サービス水準の維持に行政が一定の責任を果すことができるよう、**公的資金投入の是非及び事業運営の効率化が可能となるような民間事業者の参入のあり方を検討**する必要がある。

公共交通体系の維持に向けた効果的施策の展開

公共交通体系を維持していくためには、行政、交通事業者、住民がそれぞれ果たすべき役割を明確にする必要がある。特に、住民については環境意識の高まり、高齢化社会の進展などとともに、公共交通の維持活性化の必要性に鑑み、公共交通を守り、育てるという意識が公共交通のサービス水準の向上を可能とすることを理解した上で、自ら**交通行動の変容を促すことができるようなソフト施策の展開を検討**する必要がある。

計画策定の背景（H21.6）

２．地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

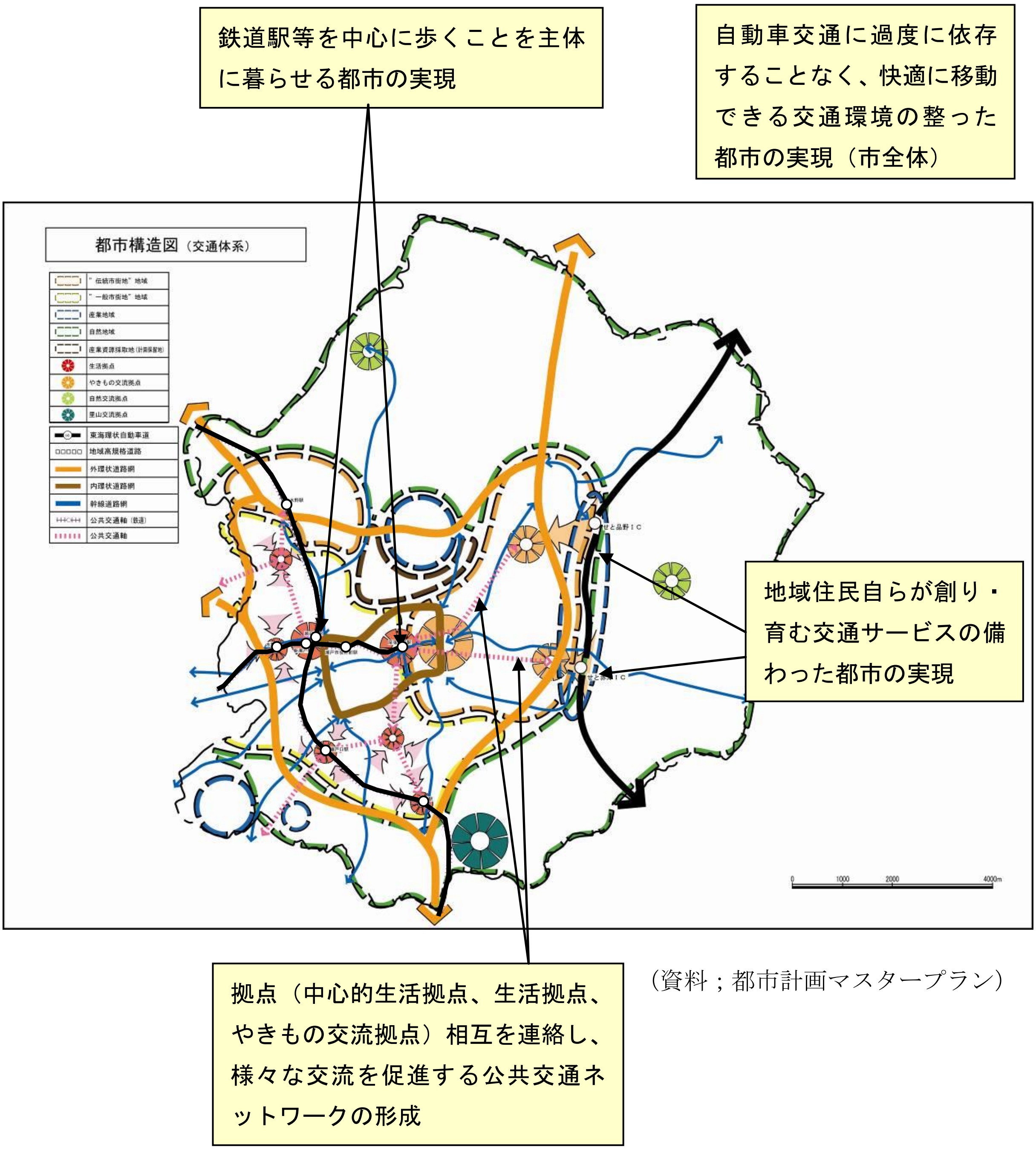
２－１　瀬戸市が目指す都市像

「瀬戸市都市計画マスタープラン」では都市づくりの理念として、“成熟社会において、豊かな自然と「やきもの」のまちとしての魅力を活かし、市民・企業が活力を維持する協働の都市づくり”を掲げており、実現に向け交通環境に関する以下のような基本方向が示されている。

＜都市計画マスタープランにおける「都市計画の目標と基本方向」（抜粋）＞

- “日常生活圏がコンパクトにまとまった都市”
  →鉄道駅等を中心に歩くことを主体に暮らせる都市の実現
- “生活の質を高める快適な都市”
  →自動車交通に過度に依存することなく、快適に移動できる交通環境の整った都市の実現
- “様々な交流を促進する移動環境の整った都市”
  →円滑な移動性を確保し、様々な移動環境の備わった都市の実現
- “市民自らが交通のあり方を考え、「かしこく」車を利用する都市”
  →自動車交通に過度に依存することがないよう、市民一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択できる都市の実現
  →郊外集落地等における地域住民の移動手段の確保につながるような、地域住民自らが創り・育む交通サービスの備わった都市の実現

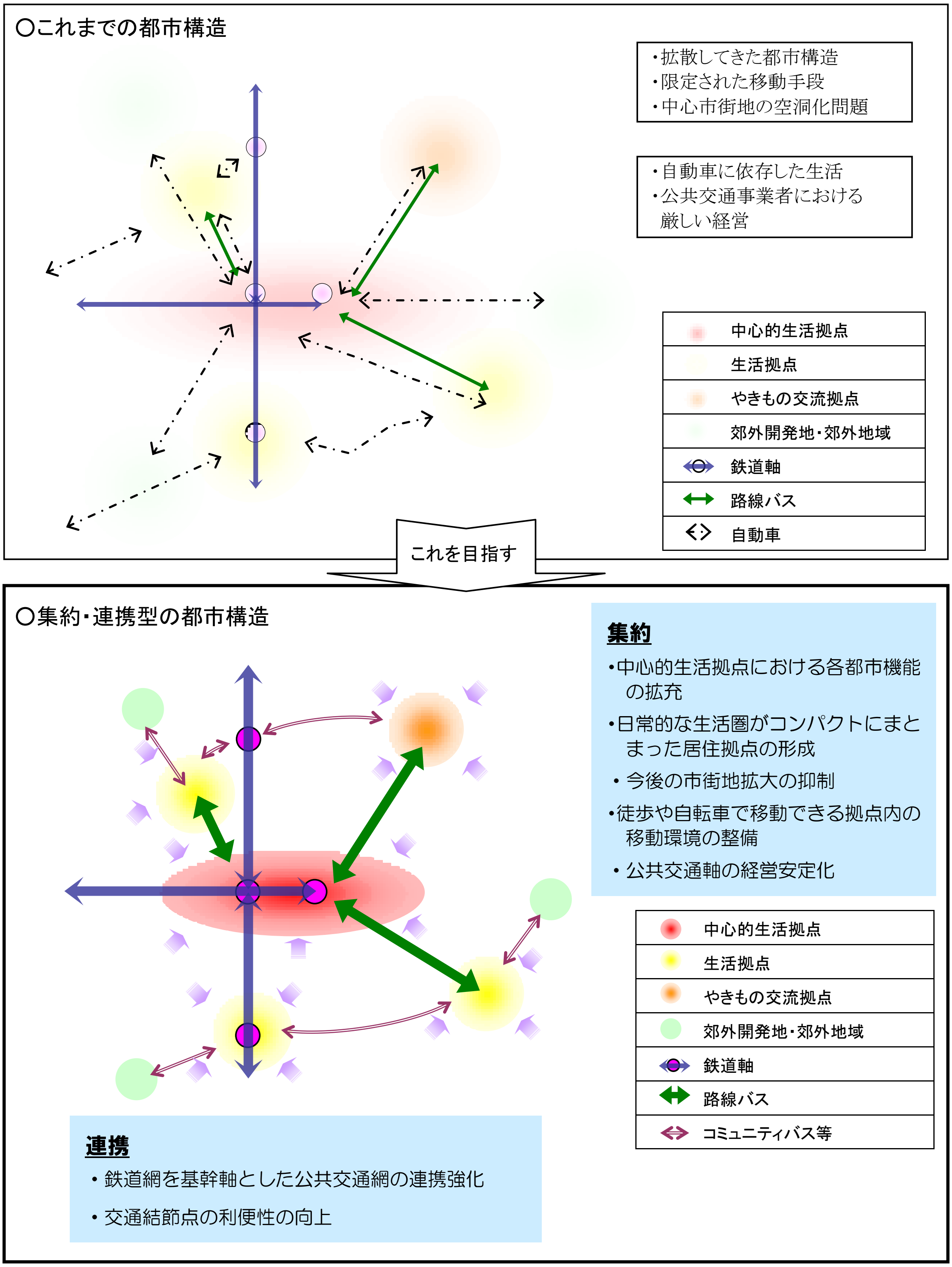
図 2-1　都市構造図（交通体系）



（資料；都市計画マスタープラン）

図 2-2　瀬戸市が目指す都市構造

瀬戸市では、まちづくりの理念に基づき、日常的な生活圏がコンパクトにまとまり、各生活圏をスムーズに連携させる機能を有する以下のような「集約・連携型の都市構造」を構築することとしている。



（資料；瀬戸市まちなか交通戦略）

図 2-3　各拠点・各地域のまちづくりや生活イメージを支える都市交通のあり方

集約･連携型都市構造を目指す上で、各拠点毎のまちづくりや生活イメージを支える都市交通のあり方として、以下のような都市交通環境や都市交通ネットワークの形成を目指します。

拠点	地区概要	まちづくり	生活イメージ	都市交通のあり方
中心的生活拠点	• 中心市街地	• 瀬戸市の玄関口 • 瀬戸市の基本的中心部（生活･歴史･交通･業務） • まちなか居住を推進	• 瀬戸らしい街並み • 歩くことを主体としたまちづくり • 多様な交流（多世代、コミュニティ、来訪者）によって賑わっている	• 徒歩や自転車を基本とした安全な移動が可能 • 公共交通機関で自由に移動が可能 • 駅と主要な施設間の安全な経路の確保（バリアフリー化） • 広域結節点における乗換えの快適性を確保 • 駅に流入する路線バス、コミュニティバス、タクシー、自家用送迎車の円滑な処理（定時性の確保、渋滞の排除）
やきもの交流拠点	• 赤津、品野	• 瀬戸市の新しい玄関口（東海環状自動車道を経由） • 豊富なやきもの資源を活かした、豊かに暮らせるまち	• 古い町並みが残るが、住みやすいまち • 歴史と自然がやさしく来訪者を迎える • 狭い道ながら安全なまち • 拠点内で生活が済み、移動距離が少なくなる	• 通過交通の適切な処理（排除） • 安全で快適な歩行空間の確保 • 徒歩での回遊性を有する面的な地区整備 • 駐車場を始めとした観光アクセスの円滑な処理
生活拠点	• 鉄道駅周辺や一団の住宅開発地などの住宅系用途	• 安全･安心･快適に暮らしつづけることができる良好な居住環境	• ゆとりある生活空間 • 行政窓口、医療、商業等が拠点内でまとまっている • 拠点内で生活が済み、移動距離が少なくなる • 様々な移動手段の選択が可能	• 路線バス、コミュニティバスなど様々な公共交通機関の利用が可能 • 最寄駅を中心とした移動体系の構築 • 中心的生活拠点へスムーズに移動できる環境の確保 • 最寄駅･バス停の交通機能の強化
郊外開発地	• 区画整理事業 • 開発住宅団地	• 周辺の自然環境との調和や町並み統制の取られた非常に良好な居住環境	• 良好で質の高い生活空間 • 様々な移動手段の選択が可能 • 開発地内で生活が済み、移動距離が少なくなる	• 最寄りの生活拠点へ路線バス、コミュニティバスなど様々な公共交通機関の利用が可能 • 地域の交通の核となるバス停環境の整備 • 公共交通システムの維持
郊外地域	• 市街化調整区域	• 水と緑に囲まれた豊かな自然と共生した居住環境	• 集落が点在 • 地域コミュニティの維持	• 地域需要に応じた地域交通システムの導入 • コミュニティバスやタクシーの乗り継ぎ等によって公共交通機関の使用し、最寄りの生活拠点への移動が可能 • 公共交通システムの維持

（資料；瀬戸市まちなか交通戦略）

２－２　公共交通が果たすべき役割

瀬戸市は、“やきもののまち”として生活交通、業務交通そして観光交通が市内に展開するなか、放射状の幹線道路網による自動車交通の集中が瀬戸川沿いの中心市街地部で発生するなどの構造上の問題に加え、自動車利用依存の強まりやバス利用の落ち込みなどの都市交通問題が関連しあいながら進行しつつある。このような状況下において、公共交通は移動手段という役割のみならず、瀬戸市が目指すまちづくりの姿を誘導する重要な役割を果たすことが期待されている。

２－３　基本的な方針

瀬戸市が目指す都市像や公共交通が果たすべき役割を踏まえ､以下の４点を瀬戸市地域公共交通総合連携計画の基本的な方針とし、公共交通の活性化及び再生を図る。

①利用しやすい公共交通ネットワークの形成
②持続可能な公共交通維持システムの構築
③自助・共助による公共交通の利用促進
④バス交通施策の段階的実施

３．地域公共交通総合連携計画の区域と計画期間

本連携計画の計画区域は、瀬戸市全域とする。
本連携計画の計画期間は、平成２１年度～平成２８年度とする。

４． 地域公共交通総合連携計画の目標

① 利用しやすい公共交通ネットワークの形成に向けて

瀬戸市においては、今後の高齢化や中心市街地のにぎわいの向上などの課題等を踏まえた安全、安心、快適に利用できる公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みが重要であり、特に市内に２つの鉄道路線が存在し８つの駅が２ｋｍ程度の間隔で市街地に配置された恵まれた鉄道軸と一体となった幹線バスによる公共交通軸の形成を図る。

また、路線によって利用状況に差がみられる瀬戸市コミュニティバスについては、地域特性を踏まえた適切な運用を図ることが重要であり、その機能に応じたサービス水準を明確にするものとする。

加えて、バス利用環境の向上（情報提供等）についても推進し、他の交通機関との連携等により利用しやすい公共交通ネットワーク形成を図る。

- 公共交通の役割分担の明確化と公共交通軸の形成
- 地域特性に即した生活交通システムの構築
- 機能に応じたサービス水準の設定
- バス利用環境の向上

② 持続可能な公共交通維持システムの構築に向けて

相次ぐバス路線の退出申し出は、瀬戸市のバス交通がサービス水準の低下と更なる利用者の減少という負のスパイラルに陥っていることを示している。長期的な視点からは、場当たり的な廃止申し出路線への運行補助という施策ではなく、公共と民間の新たなパートナーシップに基づく持続可能な公共交通維持システムの導入を図る。

- 公共交通軸の維持システムの構築
- 生活交通の維持システムの構築

③ 自助・共助による公共交通の利用促進に向けて

市民アンケートからは、公共交通を利用しよう、利用したいという意識が伺えます。公共交通の利用促進が公的資金の投入額を少なくし、サービス水準の向上を可能とすることを周知した上で、瀬戸市の将来像“自立し、助け合って、市民が力を発揮している社会”に基づき、市民自らが交通行動を変容していくことができるようなソフト的施策の展開を図る。

- 市民の自発的な交通行動の変容を誘導する効果的施策の展開
- 市民参加による生活交通システムの運営

④ バス交通施策の段階的実施に向けて

前述のような長期的な視点としての瀬戸市が目指すべき社会資本としての公共交通の姿（連携計画）を念頭におきつつ、ＪＲ東海バスの廃止申し出路線への対応をモデルケースとし、「瀬戸版バス交通維持システム」を構築する。

- ＰＤＣＡサイクルによるバス交通施策の段階的実施

■このままでは・・・

●中心的生活拠点周辺地域及び愛知環状鉄道沿線地域は、鉄道や路線バス、瀬戸市コミュニティバスが重複する形となっており、各路線の機能の再整理が必要
●ＪＲ東海バスの撤退により、瀬戸北線、循環線沿線では一部公共交通利用不便地区が発生
●ＪＲ東海バスの撤退により、品野地区や西陵地区は中心的生活拠点へのアクセス利便性が低下
●赤津地区は、名鉄バスの補助路線化後、中心的生活拠点へのアクセス利便性は低下
●今後も、新たなバス路線の廃止申し出によりバスネットワークが分断される恐れが常に存在
●瀬戸市コミュニティバスは、路線によって利用状況に差がみられる

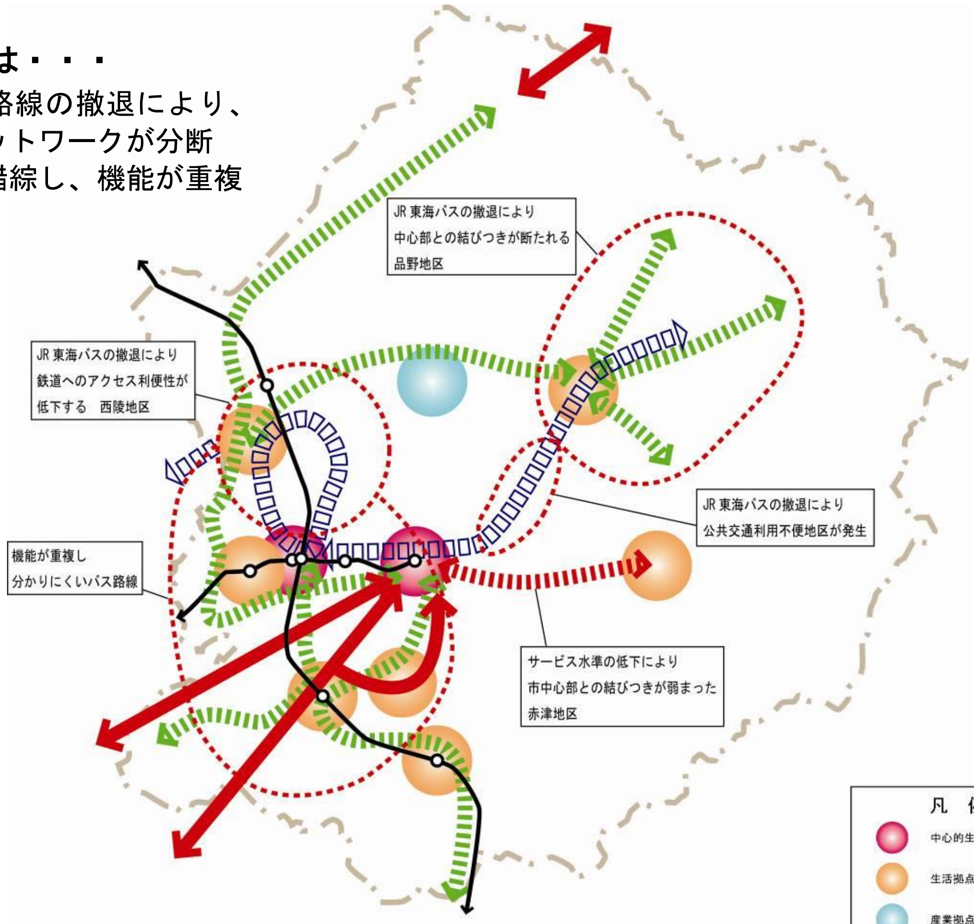
■これからは・・・

●公共交通の役割分担の明確化を図り、鉄道と一体となった公共交通軸（４軸）を形成することにより、将来都市構造を誘導
→交流を促進するネットワークの形成
公共交通軸は、一定のサービス水準を確保
●瀬戸市コミュニティバスの機能を明確化するとともに、地域特性を踏まえた適切な運用を図る
→地域特性に応じたサービス水準を確保
●バス利用環境の向上に資する乗り継ぎ機能の強化
●公共と民間のパートナーシップに基づく持続可能な公共交通維持システムの構築
●市民の自発的な交通行動の変容を誘導する効果的施策の展開
●市民参加による生活交通システムの運営

他事業との連携を図りつつ段階的にバス交通施策を実施

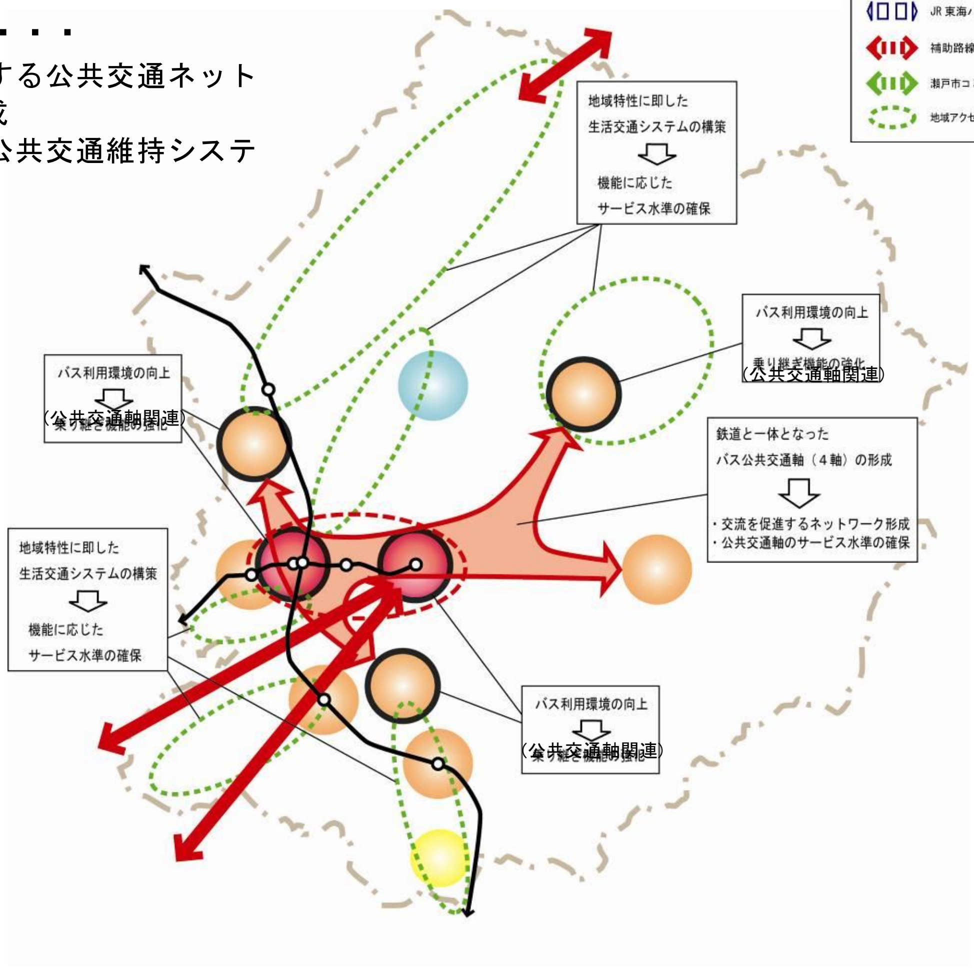
■このままでは・・・

- ▸基幹的バス路線の撤退により、公共交通ネットワークが分断
- ▸バス路線が錯綜し、機能が重複



■これからは・・・

- ▸４軸を柱とする公共交通ネットワークの形成
- ▸持続可能な公共交通維持システムの構築



５．目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

前項で掲げた目標を達成するために行う事業及び事業主体は、以下の通りである。

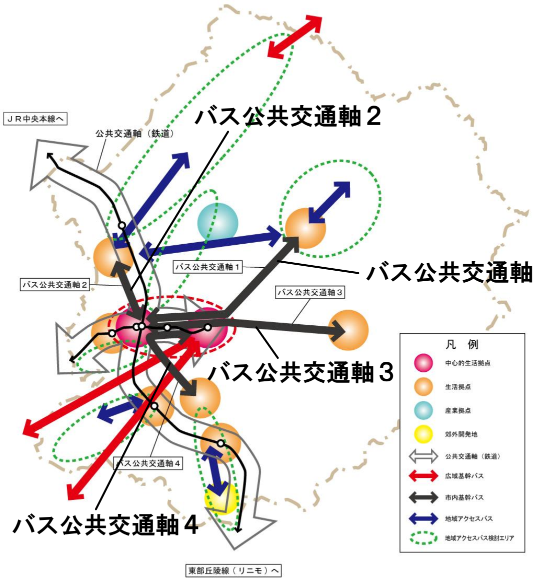
５−１　目標を達成するための事業及び事業主体

事業名	内容	事業主体
公共交通軸形成計画（市内基幹バス試行運行）⇒P15〜P18	瀬戸北線（バス公共交通軸１）の試行運行　廃止代替	瀬戸市・交通事業者
	瀬戸循環線(バス公共交通軸２)の試行運行　廃止代替	瀬戸市・交通事業者
	赤津線（バス公共交通軸３）の試行運行	瀬戸市・交通事業者
	東山線（バス公共交通軸４）の試行運行	瀬戸市・交通事業者
生活交通維持・活性化計画（地域アクセスバス試行運行）⇒P19	上半田川線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	片草線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	岩屋堂線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	下半田川線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	曽野線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	上之山線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	本地線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	こうはん線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
円滑な乗り継ぎ環境の確保 ⇒P20	品野地区に乗り継ぎ拠点の整備	瀬戸市・交通事業者
	水野地区に乗り継ぎ拠点の整備	瀬戸市・交通事業者
	瀬戸市南部に乗り継ぎ拠点の整備	瀬戸市・交通事業者
公共交通維持システムの構築 ⇒P21〜P29	市内基幹バス沿線協議会の設置	瀬戸市・市民・交通事業者
	コミュニティバス運行協議会の設置	瀬戸市・市民・交通事業者
公共交通の利用を促進する施策 ⇒P30	市民向け広報の実施、交通総合マップ等の作成	瀬戸市・市民・交通事業者
	運賃割引制度等の展開	瀬戸市・交通事業者
交通行動の変容を促進する施策 ⇒P30〜P34	住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施（サービスレベルアップ前の事前調査及び動機付け、事後アンケート）	瀬戸市・市民
	企業・職場におけるモビリティ・マネジメントの実施(工業団地に対してアンケートを実施し、試行運行)	瀬戸市・市民・企業

５－２　段階的実施計画

Ｓｔｅｐ１

●瀬戸北線（バス公共交通軸１）及び赤津線（バス公共交通軸３）について、現行のバス運行ルートを踏襲する中で、利便性の向上につながるより高いサービスを提供
●瀬戸循環線（バス公共交通軸２）について、現行のサービス水準を踏襲する中で、公共交通の利用促進につながる運行ルートに変更
●利用者にわかりやすい情報の提供等、公共交通の利用を促進する施策を実施
●瀬戸北線（バス公共交通軸１）及び赤津線（バス公共交通軸３）について、特定住民を対象としたモビリティ・マネジメント等の交通行動の変容を促進する施策を実施



Ｓｔｅｐ２

●Ｓｔｅｐ１の評価・検討を踏まえ、新たに設置する瀬戸北線（バス公共交通軸１）及び赤津線（バス公共交通軸３）の沿線協議会において利用促進策を検討し、見直し案の運行を実施
●瀬戸循環線（バス公共交通軸２）について、利便性の向上につながるより高いサービスを提供
●地域アクセスバスについて、地域住民の参加のもと、地元自治会等が主体となって見直しの必要性を検討
●瀬戸北線（バス公共交通軸１）及び赤津線（バス公共交通軸３）に関連する地域アクセスバスについて、見直し案の運行を実施
●利用者にわかりやすい情報の提供等、公共交通の利用を促進する施策を実施するとともに、運賃割引制度の導入等、公共交通の利用促進を誘導する施策を実施
●瀬戸循環線（バス公共交通軸２）について、特定住民を対象としたモビリティ・マネジメント等の交通行動の変容を促進する施策を実施

Ｓｔｅｐ３

●Ｓｔｅｐ１及びＳｔｅｐ２の評価・検討を踏まえ、新たに設置する瀬戸循環線（バス公共交通軸２）及び東山線（バス公共交通軸４）の沿線協議会において利用促進策を検討し、見直し案の運行を実施
●東山線（バス公共交通軸４）について、利便性の向上につながる新たなサービスを提供
●瀬戸循環線（バス公共交通軸２）及び東山線（バス公共交通軸４）に関連する地域アクセスバスについて、見直し案の運行を実施
●瀬戸北線（バス公共交通軸１）、赤津線（バス公共交通軸３）及び東山線（バス公共交通軸４）について、地域アクセスバス等との円滑な乗り継ぎ環境を整備
●利用者にわかりやすい情報の提供、運賃割引制度の導入等、公共交通の利用を促進・誘導する施策を継続的に実施
●東山線（バス公共交通軸４）について、特定住民を対象とし、瀬戸循環線（バス公共交通軸２）について、企業・職場を対象としたモビリティ・マネジメント等の交通行動の変容を促進する施策を実施

5－3　各事業のスケジュール（期間延長分）

事業名	内容	実施予定年度 H25 (4・7・10・1)	H26 (4・7・10・1)	H27 (4・7・10・1)	H28 (4・7・10・1)	事業実施概要
1.公共交通軸形成計画（市内基幹バス試行運行）						
1）路線見直し	・瀬戸北線（バス公共交通軸1）<H21.10、H23.4見直し>					尾張瀬戸から新瀬戸に延伸、しなのバスセンターへの乗り入れ
	・瀬戸循環線（バス公共交通軸2）<H21.10、H23.4見直し>					愛知環状鉄道中水野駅への乗り入れ、みずの坂線の新規運行
	・赤津線（バス公共交通軸3）					
	・東山線（バス公共交通軸4）<H21.10見直し>					尾張瀬戸から新瀬戸に延伸
2）サービス水準見直し	・瀬戸北線（バス公共交通軸1）<H21.10、H23.4見直し>	・沿線協議会による見直し案の検討	・運行便数の適正化			平日の朝のピーク時増発及び最終便延長、ダイヤ見直し、″品野～上品野″区間の昼間時間帯の廃止
	・瀬戸循環線（バス公共交通軸2）<H21.10、H23.4見直し>		・ダイヤ変更			愛知環状鉄道中水野駅への乗り入れ、水野循環線の運行本数見直し
	・赤津線（バス公共交通軸3）<H21.10、H23.4見直し>		・ダイヤ変更及びバス停の新設			運行本数の見直し
	・東山線（バス公共交通軸4）<H21.10見直し>					尾張瀬戸から新瀬戸に延伸
2.生活交通維持・活性化計画（地域アクセスバス試行運行）						
1）路線見直し	・上半田川線<H23.4、H25.4見直し>	・ルート見直し				北丘町経由に路線変更、上半田川転回場まで路線延伸、バロー品野店まで路線延伸、しなのバスセンターへの乗り入れ、バロー品野店入口前への乗り入れ
	・片草線<H23.4、H25.4見直し>	・ルート見直し				中品野町経由に路線変更、バロー品野店まで路線延伸、しなのバスセンターへの乗り入れ、バロー品野店入口前への乗り入れ
	・岩屋堂線<H23.4、H25.4見直し>	・ルート見直し				品野町3丁目経由に路線変更、バロー品野店経由に路線変更、しなのバスセンターへの乗り入れ、バロー品野店入口前への乗り入れ、二又池北経由に路線変更
	・下半田川線<H25.4見直し>	・ルート見直し				午後下り1便をイオン経由に路線変更
	・曽野線<H23.4、H25.4見直し>	・ルート見直し				しなのバスセンターへの乗り入れ、午後下り1便をイオン経由に路線変更、上下各1便を東曽野農業倉庫経由に路線変更
	・上之山線					
	・本地線<H23.4見直し>					愛知医大まで路線延伸
	・こうはん線（中心市街地線）<H23.4、H25.4見直し>	・ルート見直し				中心市街地線をこうはん線として路線再編、一部バス停位置（路線）の変更
3.円滑な乗り継ぎ環境の確保						
	・品野地区、水野地区　＜しなのバスセンター(H23.4)＞					市内基幹バス瀬戸北線とコミュニティバスの乗り継ぎ拠点としてしなのバスセンターを整備
	・瀬戸市市部			検討		
4.公共交通維持システムの構築						
	・市内基幹バス沿線協議会の設置	・品野台・下品野・赤津・西陵設置済み				利用実態や採算性を踏まえ、三位一体（市民、交通事業者、行政）での見直し案を検討
	・コミュニティバス運行協議会の設置	・上半田川線、片草線、岩谷堂線、下半田川線、曽野線、こうはん線設置済み				
5.公共交通の利用を促進する施策						
1）利用者目線によるわかりやすい情報の提供	・市民向け広報・総合交通マップ等					総合交通マップの配布、各種広報媒体を使用したPR
2）利用促進を誘導する施策（運賃割引制度等）の展開	・運賃割引制度等の展開<H21.10～>					H21.10運賃割引制度導入/H22.2マナカ導入
6.交通行動の変容を促進する施策						
1）住民を対象としたモビリティ・マネジメント	・品野地区に対してアンケートを実施＜H21.10、H23.8＞	沿線協議会と実施				
	・水野地区に対してアンケートを実施＜H23.8＞					
	・赤津地区に対してアンケートを実施＜H21.10、H23.8＞					
	・菱野地区に対してアンケートを実施＜H23.10＞					
2）企業・職場におけるモビリティ・マネジメント	・穴田、暁西部地区工業団地に対してアンケートを実施			検討		
	・試行運行（新瀬戸～工業団地）					
	・路線の検討（新瀬戸～工業団地）					

参考；　各事業のスケジュール（平成２１～２５年度）

事業名	内容	実施予定年度 H.21 4	7	10	1	H.22 4	7	10	1	H.23 4	7	10	1	H24以降	備考
１．公共交通軸形成計画（市内基幹バス試行運行）															
１）路線	・瀬戸北線　（バス公共交通軸１）　H21.10廃止代替			現行ルート踏襲						見直し案					
	・瀬戸循環線（バス公共交通軸２）　H21.10廃止代替			一部ルート変更				見直し案							愛知環状鉄道中水野駅へ乗り入れ
	・赤津線　（バス公共交通軸３）	現行ルート踏襲						見直し案							
	・東山線　（バス公共交通軸４）											新規案			
２）サービス水準	・瀬戸北線　（バス公共交通軸１）　H21.10廃止代替			サービスレベルアップ						（評価を踏まえ適正化）					平日の朝ピーク時増発及び最終便延長
	・瀬戸循環線（バス公共交通軸２）　H21.10廃止代替			現行水準踏襲				サービスレベルアップ				（評価を踏まえ適正化）			公共交通軸１・３の評価・検討を踏まえるとともに、公共交通軸２の沿線住民アンケート調査結果等より、サービスレベルアップの内容を決定
	・赤津線　（バス公共交通軸３）			サービスレベルアップ				（評価を踏まえ適正化）							昼間時間帯運行
	・東山線　（バス公共交通軸４）											サービスレベルアップ			公共交通軸１・２・３の評価・検討を踏まえるとともに、公共交通軸４の沿線住民アンケート調査結果等より、サービスレベルアップの内容を決定
３）評価	・瀬戸北線　（バス公共交通軸１）　H21.10廃止代替				評価		見直し検討					評価			
	・瀬戸循環線（バス公共交通軸２）　H21.10廃止代替				評価	見直し検討			評価		見直し検討				
	・赤津線　（バス公共交通軸３）				評価	見直し検討			評価		見直し検討				
	・東山線　（バス公共交通軸４）									見直し検討			評価		
２．生活交通維持・活性化計画（地域アクセスバス試行運行）															
１）路線	・上半田川線	現行ルート踏襲								見直し案					地域住民参加のもと、地元自治会等が主体となって、維持・存続の妥当性や利用実態等を踏まえた見直し案を検討
	・片草線	現行ルート踏襲								見直し案					
	・岩屋堂線	現行ルート踏襲								見直し案					
	・下半田川線	現行ルート踏襲								見直し案					
	・曽野線	現行ルート踏襲								見直し案					
	・上之山線	現行ルート踏襲										見直し案			
	・本地線	現行ルート踏襲										見直し案			
	・中心市街地線	現行ルート踏襲										見直し案			
２）評価	・上半田川線						見直し検討					評価			
	・片草線						見直し検討					評価			
	・岩屋堂線						見直し検討					評価			
	・下半田川線						見直し検討					評価			
	・曽野線						見直し検討					評価			
	・上之山線									見直し検討				評価	
	・本地線									見直し検討				評価	
	・中心市街地線									見直し検討				評価	
３．円滑な乗り継ぎ環境の確保															
	・品野地区、水野地区			設計		整備				供用					公共交通軸相互、公共交通軸とフィーダー路線間及び駅端末交通手段との円滑な乗り継ぎが可能となる環境の整備
	・瀬戸市南部							設計		整備		供用			
４．公共交通維持システムの構築															
	・品野地区、赤津地区に沿線協議会（仮）を設置					設置									利用実態や採算性を踏まえ、三位一体（市民、交通事業者、行政）で見直し案を検討
	・水野地区、菱野地区に沿線協議会（仮）を設置									設置					
５．公共交通の利用を促進する施策															
１）利用者目線によるわかりやすい情報の提供	・市民向け広報・総合交通マップ等	準備	実施												
２）利用促進を誘導する施策（運賃割引制度等）の展開	・運賃割引制度等の展開			準備		実施									
６．交通行動の変容を促進する施策															
１）住民を対象としたモビリティ・マネジメント	・品野地区に対してアンケートを実施	事前ｱﾝｹｰﾄ		動機付け＋事後ｱﾝｹｰﾄ											市民の協力を得ながらアンケート調査等を実施
	・水野地区に対してアンケートを実施					事前ｱﾝｹｰﾄ		動機付け＋事後ｱﾝｹｰﾄ							
	・赤津地区に対してアンケートを実施	事前ｱﾝｹｰﾄ		動機付け＋事後ｱﾝｹｰﾄ											
	・菱野地区に対してアンケートを実施									事前ｱﾝｹｰﾄ		動機付け＋事後ｱﾝｹｰﾄ			
２）企業・職場におけるモビリティ・マネジメント	・穴田、暁西部地区工業団地に対してアンケートを実施									事前ｱﾝｹｰﾄ		動機付け＋事後ｱﾝｹｰﾄ			企業の協力を得ながらアンケート調査等を実施
	・試行運行（新瀬戸～工業団地）											新規案			
	・路線の検討（新瀬戸～工業団地）									検討				評価	

６．事業関連計画

６－１　公共交通の役割分担と個別施策

今後の公共交通体系のあり方、適正なサービス水準についての検討に当たっては、現行のバス路線が有する機能にもとづき、バス路線の性格分類を行うとともに、その分類に応じた検討を行う必要がある。

ここでは、瀬戸市のまちづくりの方向から、現況のバス路線を広域基幹バス、市内基幹バス、地域アクセスバスの３つに区分する。各バスの役割については、以下のように規定する。

○**広域基幹バス**：	市内外交通需要に対処するとともに、市内においては市内基幹バスとしての機能を担う路線であり、需要に応じたサービス水準を確保すべき路線
○**市内基幹バス**：	鉄道と一体となって瀬戸市内の公共交通軸としての機能を担う路線であり、将来都市構造を誘導するとともに、公共交通軸として需要に応じた一定のサービス水準を確保すべき路線
○**地域アクセスバス**：	広域基幹バス、市内基幹バスに接続する地域の生活交通路線であり、公共交通利用不便地区の解消を目的に、昼間時間帯の通院・買い物需要に応じた必要最小限のサービス水準を確保すべき路線

表 6-1　機能分類別路線

	広域基幹バス	市内基幹バス	地域アクセスバス
機能分類	市内外交通需要に対処するとともに、市内においては市内基幹バスとしての機能を担う路線であり、需要に応じたサービス水準を確保すべき路線	鉄道と一体となって瀬戸市内の公共交通軸としての機能を担う路線であり、将来都市構造を誘導するとともに、公共交通軸として需要に応じた一定のサービス水準を確保すべき路線	広域基幹バス、市内基幹バスに接続する地域の生活交通路線であり、公共交通利用不便地区の解消を目的に、昼間時間帯の通院・買い物需要に応じた必要最小限のサービス水準を確保すべき路線
路線バス	・東山線（藤が丘方面） ・下半田川線（多治見方面） ・本地ヶ原線（名鉄バスセンター方面）	・東山線（菱野循環） ・瀬戸循環線 ・瀬戸北線 ・赤津線	―
コミュニティバス	―	―	・上半田川線 ・片草線 ・岩屋堂線 ・下半田川線 ・曽野線 ・上之山線 ・本地線 ・こうはん線
その他地域アクセス交通	―	―	―

１）公共交通軸形成計画

◎ 名鉄瀬戸線を東西方向の公共交通軸として、愛知環状鉄道を南北方向の公共交通軸として位置づける

▼ 名古屋市の栄・大曽根地区と直結する広域公共交通軸

▼ 新瀬戸～尾張瀬戸間においては、瀬戸市の“まちなか地域”における都市内交通軸
　→“まちなか地域”においては、まちづくりと一体となってその利用促進を図る

▼ 名古屋市の名駅、金山地区、春日井市及び豊田市方面と瀬戸市を結ぶ広域公共軸

▼ 瀬戸市内の中心的生活拠点及び生活拠点相互を連絡する都市内交通軸

◎ 中心的生活拠点及び生活拠点と他都市を連絡し、公共交通軸を形成するバス路線を広域基幹バスとして位置づける

▼ 中心的生活拠点及び生活拠点と他都市（長久手市及び名古屋市の藤が丘駅周辺等）を連絡する広域的バス路線

▼ 瀬戸市と他都市（多治見市方面）を連絡し、市民生活を支える広域的バス路線

▼ 市内においては、市内基幹バスとして機能する

◎ ４軸をバス公共交通軸（市内基幹バス）として位置づける

バス公共交通軸１

▼ 古くからのコミュニティが形成され、高齢者人口密度が高い品野地区と中心的生活拠点（尾張瀬戸駅→新瀬戸駅、瀬戸市駅）を結ぶバス路線

バス公共交通軸２

▼ 人口集積が高い水野団地と中心的生活拠点（新瀬戸駅、瀬戸市駅）及び最寄り鉄道駅（中水野駅）を結ぶバス路線

バス公共交通軸３

▼ 古くからのコミュニティが形成され、高齢者人口密度が高い赤津地区と中心的生活拠点（尾張瀬戸駅→新瀬戸駅、瀬戸市駅）を結ぶバス路線

バス公共交通軸４

▼ 人口集積が高い菱野団地と中心的生活拠点（新瀬戸駅、瀬戸市駅→尾張瀬戸駅）を結ぶバス路線

図 6-1　瀬戸市における公共交通軸の形成イメージ

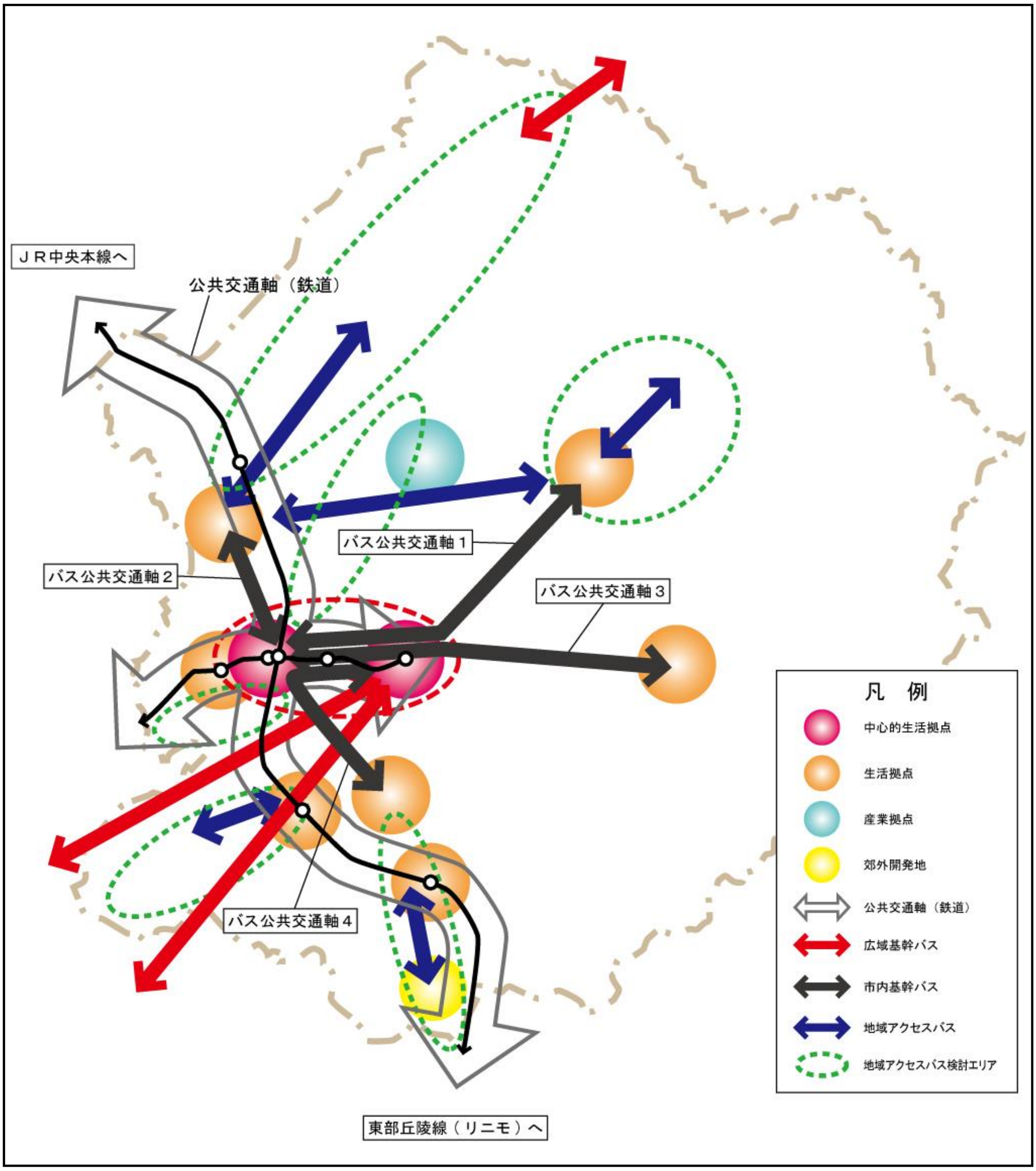


図 6-2　夜間人口分と公共交通軸

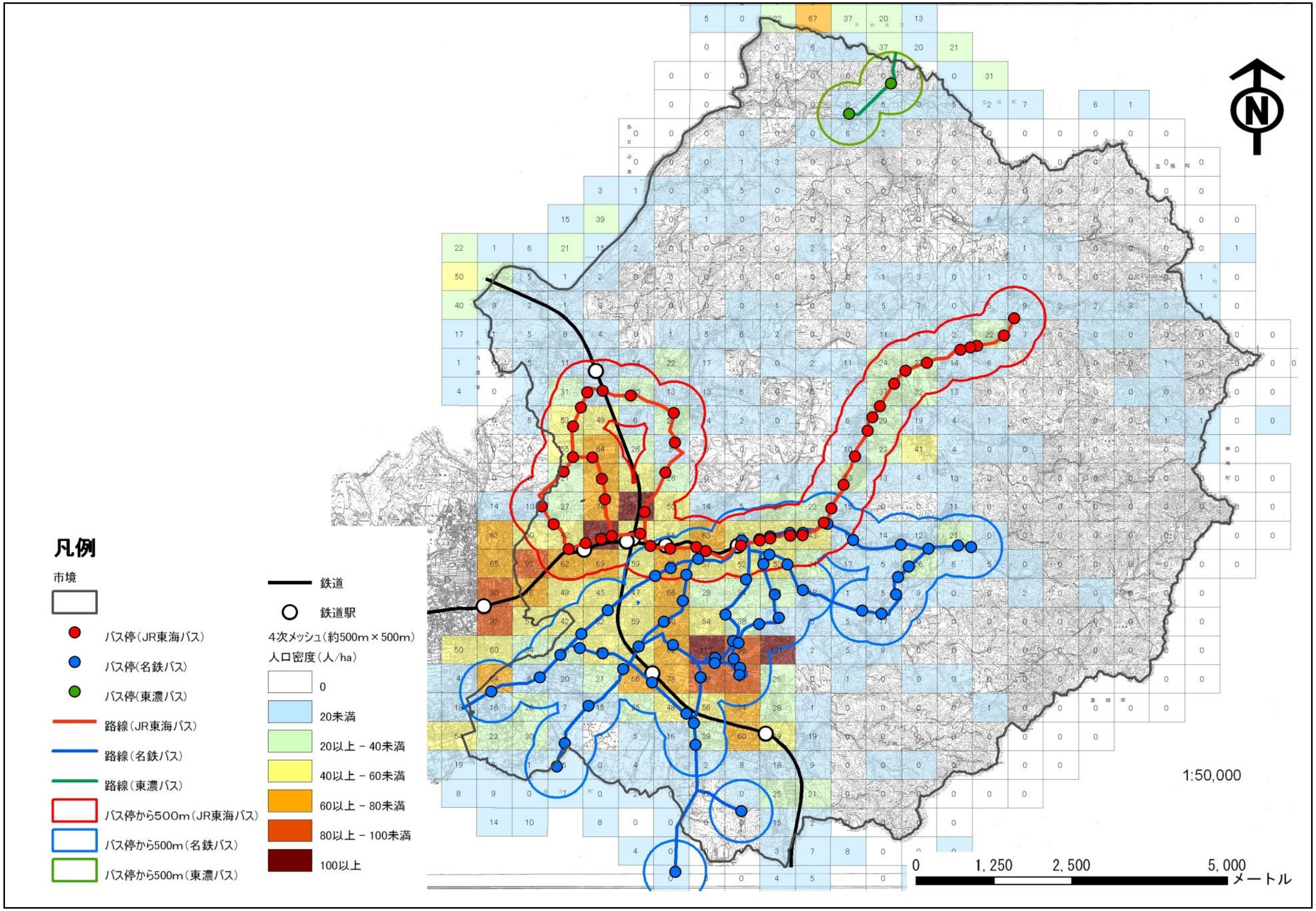
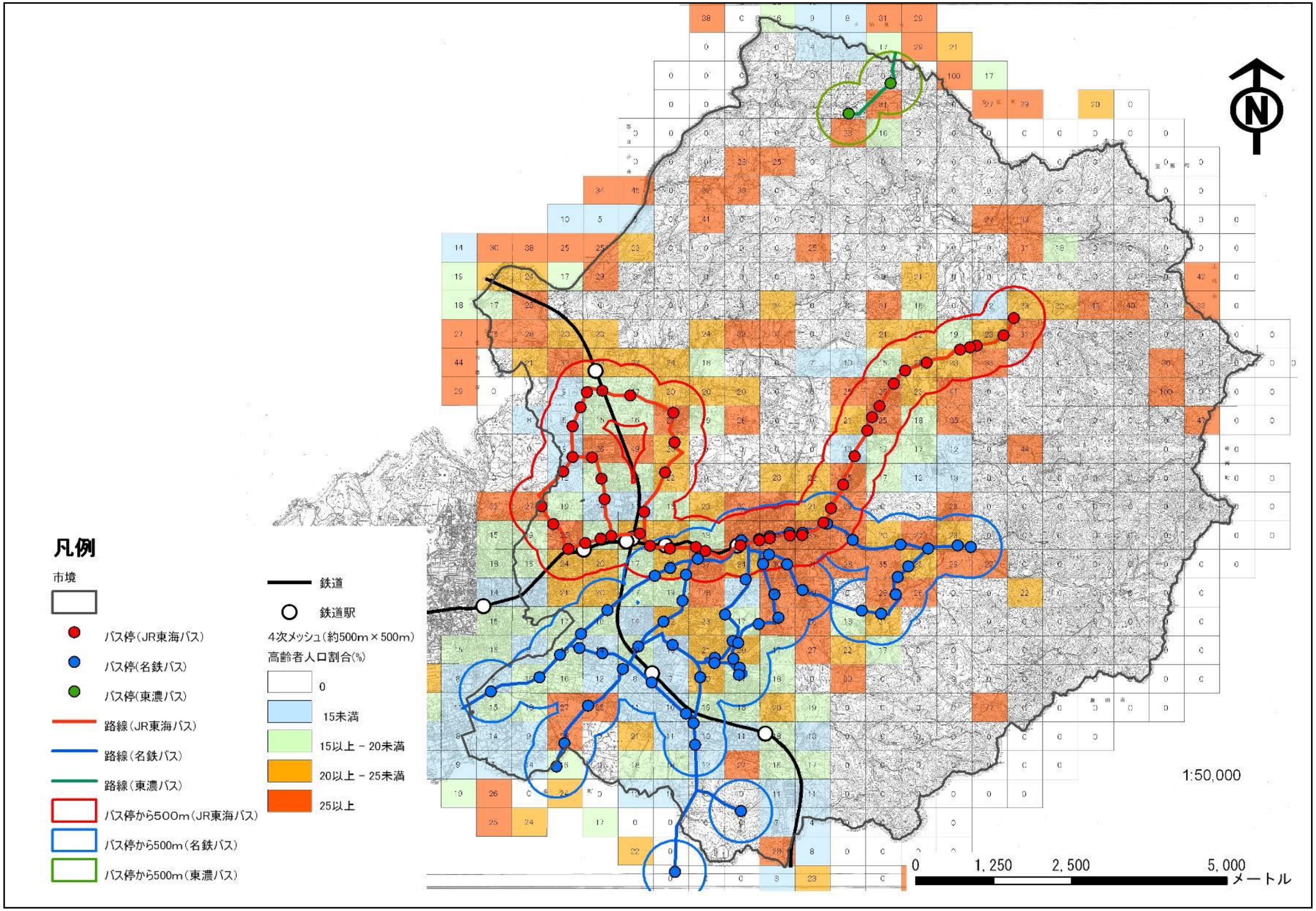


図 6-3　高齢者人口分と公共交通軸



２）生活交通維持・活性化計画

◎地域アクセスバスは、公共交通利用不便地区の解消を目的とするとともに、公共交通軸へのアクセス機能を有する路線として位置づける

- ▼ 地域アクセスバスは、地域の生活交通路線であり、公共交通利用不便地区の解消を目的として、鉄道駅や生活拠点における主要バス停にアクセスする路線として機能
- ▼ 地域アクセス路線としての機能を踏まえたサービス水準（運行ダイヤ）を設定
- ▼ サービス水準（運行ダイヤ）は、公共交通のあり方により移動が制限される人を対象とした活動時間帯を基準に設定（地域住民が主体的に決定）

◎バス交通による対応が馴染まない場合は、地域独自の交通システムの導入を検討

- ▼ 一便当たりの乗車人員に着目し、適切な交通手段（交通システム）の導入を検討する（例）自主運行バス、タクシーによるデマンド運行等

３）円滑な乗り継ぎ環境の確保

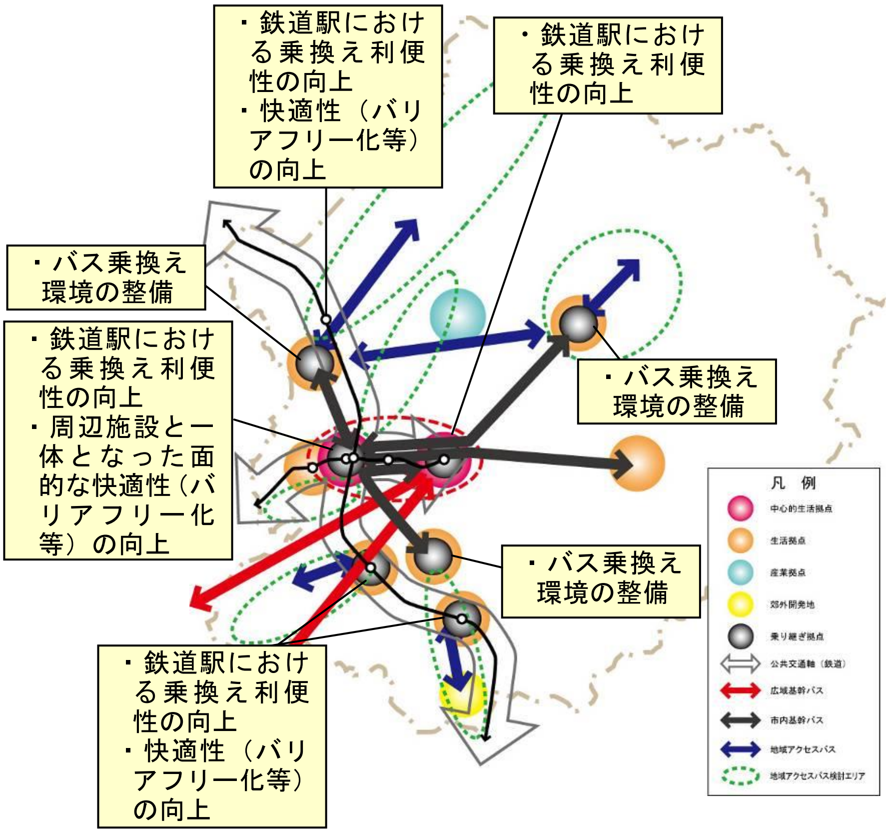
◎ 各モード間相互での円滑な乗り継ぎが可能となるよう乗り継ぎ拠点における環境の確保を図る

▼ 中心的生活拠点及び各地域の生活拠点は、公共交通軸相互（鉄道・バス⇔鉄道・バス）あるいは公共交通軸とフィーダー路線（鉄道・バス⇔バス）、さらには端末交通手段（鉄道・バス⇔自動車・二輪車・徒歩）との乗り継ぎ需要が発生することから、シームレスな乗り継ぎ環境を創出

乗り継ぎ環境確保メニュー

- 公共交通軸となるバス路線は、鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする
- 安全かつ快適なバス待ち環境を創出する
- モード間の乗り継ぎ情報等を提供する
- 駐輪場の整備等バス端末交通手段との乗り継ぎ利便性向上を図る
- バス相互の乗り換え抵抗の軽減に資する料金体系の見直しを図る
- 乗り継ぎ経路のバリアフリー化を図る

乗り継ぎ拠点における必要条件（イメージ）



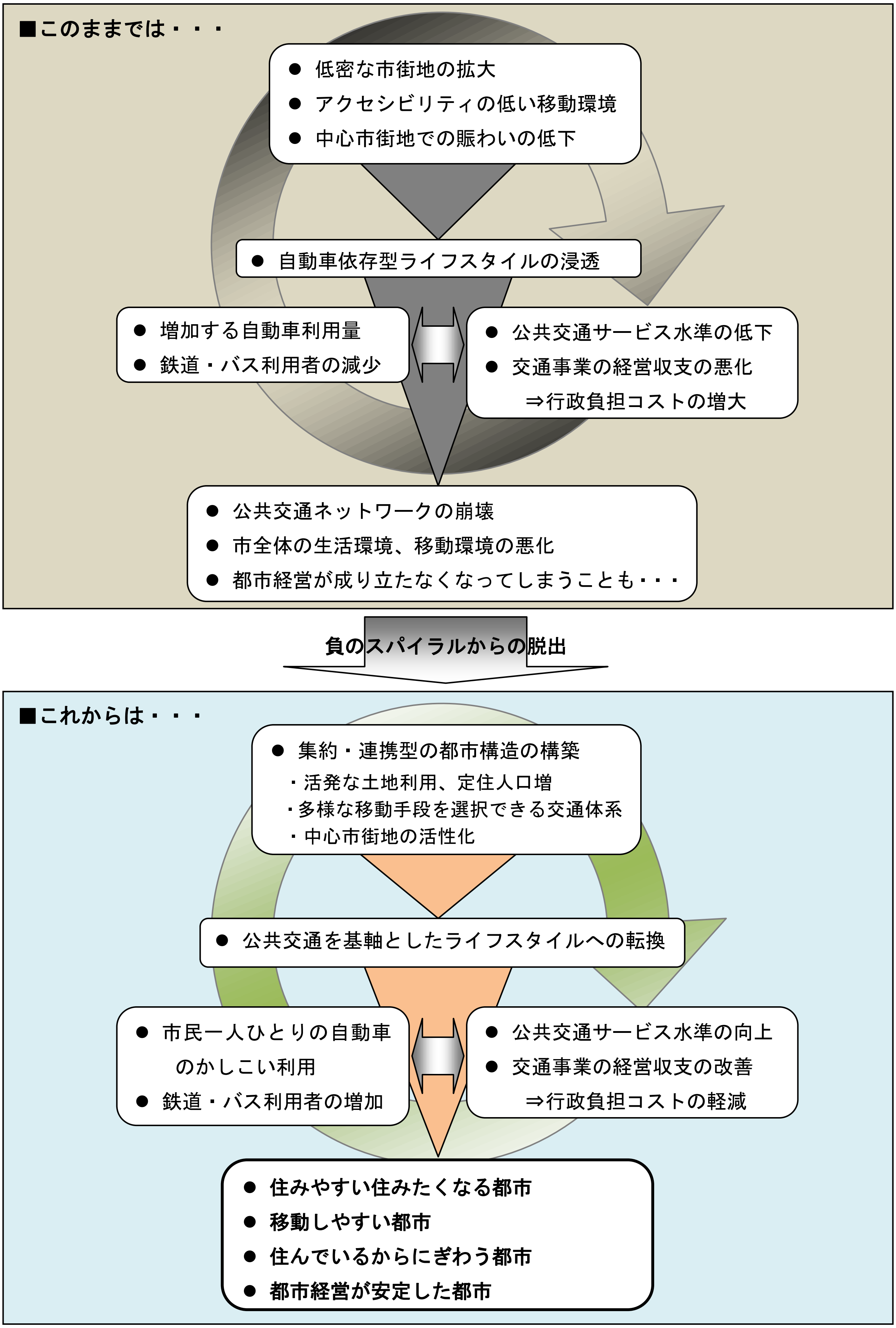
４）公共交通維持システムの構築

自動車依存型のライフスタイルの浸透とともに、鉄道やバスといった公共交通の利用者が減少し、交通事業の経営収支が悪化の一途をたどる中、一定のサービス水準が維持できなくなった公共交通は、ついにその骨格となるバス路線の退出により公共交通ネットワークそのものの崩壊を招くまでに至った。

このような状況化における公共交通ネットワークの維持に向けては、これまでのような路線単位の赤字補填といった対処療法的な施策ではなく、長期的にその維持存続が可能となるよう、**住民、行政そして交通事業者がそれぞれの役割を踏まえつつ、まちづくりと一体となった公共交通維持システムを構築**していく必要がある。

基本的には、**公共交通利用者の増加を図ることが重要**であり、事業経営上も健全な状態で更なるサービス水準の向上とこれに呼応する形での利用者増を誘導することが望ましい。そのためには、**路線機能に応じたサービス水準を明確にする**とともに、公共交通が利用しやすい環境形成に向け、必要に応じ運行支援を実施し、利用実態を踏まえた適切な評価を実施する中で、環境にやさしく、誰もが安心して移動できる持続可能な交通体系を確立していくものとする。

図 6-4　　公共交通維持システム構築のイメージ



①公共交通維持システムの考え方

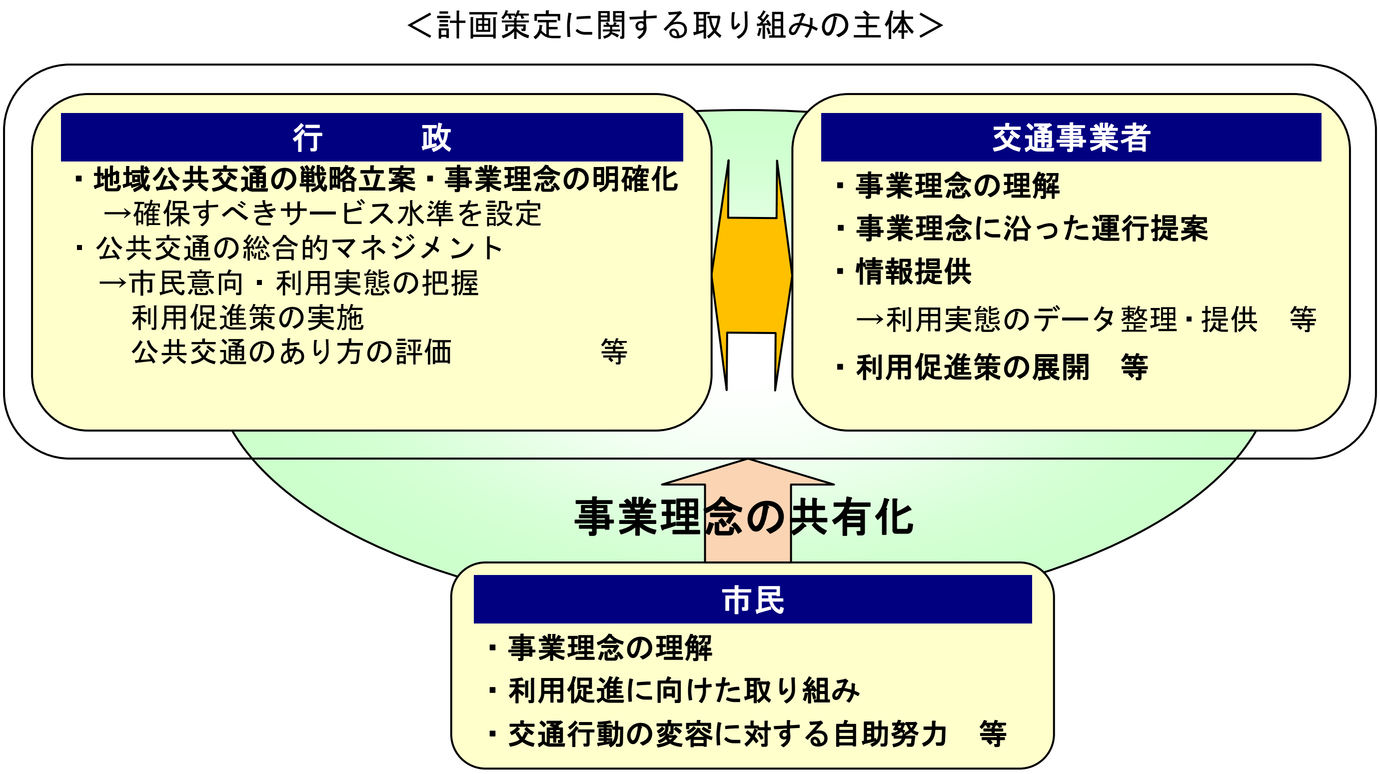
◎市内基幹バスの維持に向けた公共と民間の新たなパートナーシップの構築

- ▼ 将来都市構造や人口集積状況、施設立地特性等を踏まえつつ設定した公共交通網のうち、市内基幹バスについては、行政が地域住民の意向や潜在需要を踏まえながら、適切な目標・サービス水準（運行頻度、運賃等）を設定する。
- ▼ 行政は、設定したサービス水準の確保に向けて、必要に応じ運行支援を検討するとともに、実証実験や利用促進策を実施し、利用状況を把握し、設定したサービス水準の妥当性や路線機能そのもののあり方の適正化を図る。
- ▼ 交通事業者は、市内基幹バスが果たすべき役割と設定したサービス水準について理解し、行政の支援を契機に、そのサービス水準の維持・確保に努めるとともに、これら事業理念に沿った合理的な事業運営について積極的な提案を行う。また、利用実態に関する情報提供や利用促進に繋がる施策を行政と一体となって展開する。
- ▼ なお、市民は、市内基幹バスの機能と設定したサービス水準について共通の認識を持ち、利用促進によってその維持存続が可能となることを理解し、地域が一体となった利用促進に向けた取り組みを積極的に実施するとともに、自らの交通行動を変容するよう自助努力を重ねる。

◎市内基幹バスの維持・活性化に向けた三位一体の取り組み体制の確立

- ▼ 安心で安全な市民生活を送るためには、公共交通によるサービスが安定的・持続的に提供され続けることが重要であり、市内基幹バスの運行にあたっては利用実態や採算性を踏まえ、三位一体（市民、交通事業者、行政）で市内基幹バスのあり方について検討できる体制（市内基幹バス沿線協議会）の確立を図る。

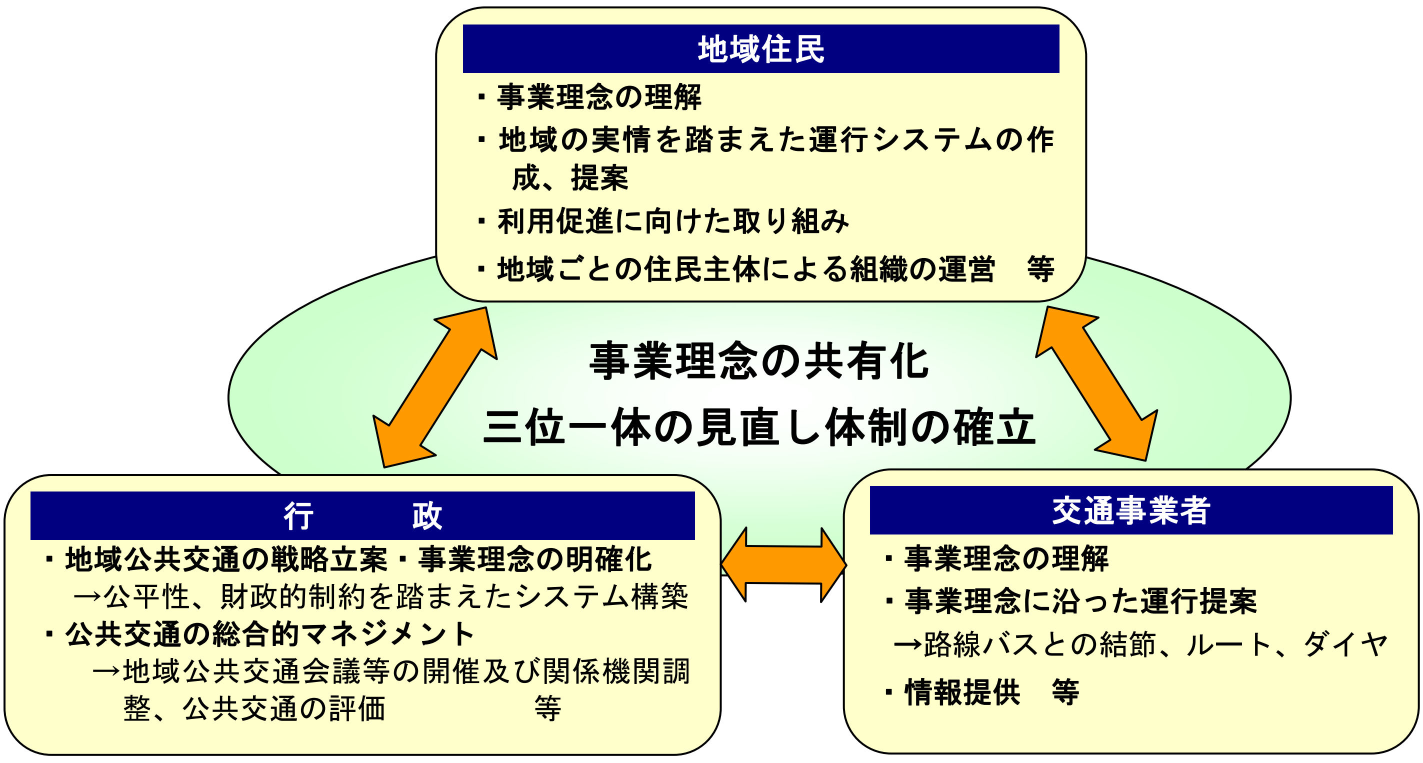
図 6-5　市内基幹バスの維持・活性化に向けた連携と役割分担（イメージ）



◎ 生活交通の役割を踏まえ、地域住民が主体となって設定した生活交通のサービス水準の妥当性について利用実態を踏まえ検証

- ▼ 公共交通利用不便地区の解消を目的として、鉄道駅や生活拠点における主要バス停にアクセスするフィーダー路線であることを周知する。
- ▼ 公共交通の利用促進が公的資金の投入額を少なくし、サービス水準の維持を可能とすることを周知する。
- ▼ 地域アクセスバスの事業理念を踏まえ、地域住民の参加のもと、地元自治会等が主体となって自らが利用する生活交通のサービス水準を設定する。
- ▼ サービス水準の妥当性について、利用実態を通じ住民自らが検証し、必要に応じて見直す仕組み（生活交通維持基準）を構築する。
- ▼ 生活交通のサービス水準の設定等運行内容の見直し検討にあたっては、地域住民によるコミュニティバス運行協議会を設置する。

図 6-6　地域アクセスバスの維持・活性化に向けた連携と役割分担（イメージ）



＜バスの機能分類とサービス確保の考え方（例）＞

機能区分	サービスの方向	サービス確保の考え方
広域基幹バス	広域骨格路線として高いサービス水準の維持を図る	● 民間事業者が主体となって運行を実施する。
市内基幹バス	市内骨格路線として高いサービス水準の維持を図る	● 行政は、設定したサービス水準の確保に向けて、必要に応じ運行支援を検討するとともに、実証実験や利用促進策を実施し、利用実態や採算性を踏まえ、設定したサービス水準の妥当性や路線機能そのもののあり方の適正化を図る。
地域アクセスバス	シビルミニマムの観点から最小限のサービス水準の維持を図る	● 地域アクセスバスの事業理念を踏まえ、地域住民の参加のもと、地元自治会等が主体となって自らが利用する生活交通のサービス水準を設定 ● サービス水準の妥当性について、利用実態を通じ住民自らが検証し、必要に応じて見直す仕組み（生活交通維持基準）を構築

②サービス水準の設定

ここで設定するサービス水準は、各路線が先に定めた路線機能に応じた役割を果たすために必要と思われる基準を示すものである。また、ＰＤＣＡの流れの中で路線そのものの必要性や機能の妥当性を評価する一つの指標としても位置付けられるものであることから、住民、行政そして交通事業者が共有し、利用実態や採算性を踏まえた効果分析の実施、サービス提供の妥当性の検証を踏まえ、必要に応じて適正化を図る。

● サービス水準は、生活パターンを念頭に、路線機能及び需要特性を踏まえ、設定する

＜設定に関する考え方＞

■広域基幹バス

▼朝・夕の需要に応じ、サービス水準を設定するものとするが、市内においては、市内基幹バスのサービス水準（後述）の確保を目的とする。

■市内基幹バス

▼朝・夕のピーク時は、通勤・通学需要や帰宅需要に対応するとともに、需要喚起を狙いとして、現行の運行水準より高いサービス水準（運行ヘッドを１０～３０分ヘッド）を設定する。
▼昼間時間帯は、通院・買い物需要に対応するため、1 時間に 1 本程度を目安に運行する。
▼夜は、分散する帰宅需要に対応するため、1 時間に 1 本程度を目安に運行する。
▼鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする。

■地域アクセスバス

▼生活交通確保の観点から必要最小限のサービス確保を基本とする。
▼朝の通勤・通学時間帯及び夕の帰宅時間帯は、原則として地域アクセスバスとしてのサービスを行わない。
▼昼間時間帯の通院・買い物需要に対応するため、日中６本（午前３本、午後３本）程度を想定する。

＜参考；サービス水準（H21.4）＞

		サービス水準（平日）		
		運行ヘッド 平日ピーク時（朝7～9時）（分）	日運行本数（往復）	備考
広域基幹バス	東山線（藤が丘方面）	24～35	61	菱野団地→(福祉の家・岩作)→藤が丘
	本地ヶ原線（藤が丘方面）	19～30	62	瀬戸駅前→(四軒屋・岩作)→藤が丘
	本地ヶ原線（名鉄バスセンター方面）	15～47	49	瀬戸駅前・菱野団地→名鉄バスセンター
	下半田川線（多治見方面）	25～35	42	下半田川→多治見駅
市内基幹バス	瀬戸北線	15～20	67	品野→瀬戸駅前
	瀬戸循環線	30	38	
	赤津線	35～41	34	赤津→瀬戸駅前
	東山線（菱野循環）	10～20	54	瀬戸駅前→菱野団地
地域アクセスバス	下半田川線	－	13	（火・木・土）
	曽野線	－	13	（月・水・金・日）
	上半田川線	－	13	
	片草線	－	13	
	岩屋堂線	－	12	
	本地線	－	14	（月・水・木・土）
	上之山線	－	16	（時間帯により経由地変更）
	中心市街地線	－	14	

③地域アクセスバスの維持基準の設定

● 事業理念に沿った適正な公的資金投入を行うため、地域アクセスバスに関する維持基準を設定

本計画においては、バス路線に求められる役割を明確にし、バスを“広域基幹バス”、“市内基幹バス”及び“地域アクセスバス”に分類するとともに、それぞれの機能に応じ必要と思われる一定のサービス水準を設定した。

このうち、地域アクセスバスについては、最小限のサービス維持のため、市として支援を図るとともに、維持・存続の妥当性について、利用実態を通じ住民自らが検証し、必要に応じて見直すため、行政が主体となって地域アクセスバスに関する維持基準を設定する。

＜バス路線見直しの考え方＞

▼地域アクセスバスは、地元組織が主体となって計画見直し案を策定

地域に密着したバス交通であることから基本的には地域住民の参加のもと、地元組織が主体となってその計画見直し案を策定し、行政による広域調整を経てその妥当性を検証する。なお、行政は地域住民の見直しに対する自主的取り組みに対し、技術的支援を行う。

また、地域アクセスバスとしての維持が困難となった場合、地域による自主的な交通システムの運行の可能性、デマンド運行等による対応、企業バス及びその他送迎バス等の活用の可能性について検討する。

地域アクセスバスの評価に当たっては、その事業理念を踏まえ、行政及び地域住民が一体となって適切な評価指標を設定するものとする。

＜地域アクセスバスの評価指標（例）＞

評価項目	評価基準	備　考
１便あたり平均乗車人員	○人／便以上	
高齢者の外出支援への貢献度	高齢者利用割合○％以上	地域アクセスバス利用経験高齢者数/地域の高齢者人口
地域住民の外出支援への貢献度	利用割合○％以上（＞全市バス利用率○％）	地域アクセスバス利用経験者数/地域の夜間人口
地域住民の支持割合	維持存続に対する賛同率○％以上	地域アクセスバス存続賛同者数/地域の夜間人口

＜地域アクセスバスの見直し手順（案）＞

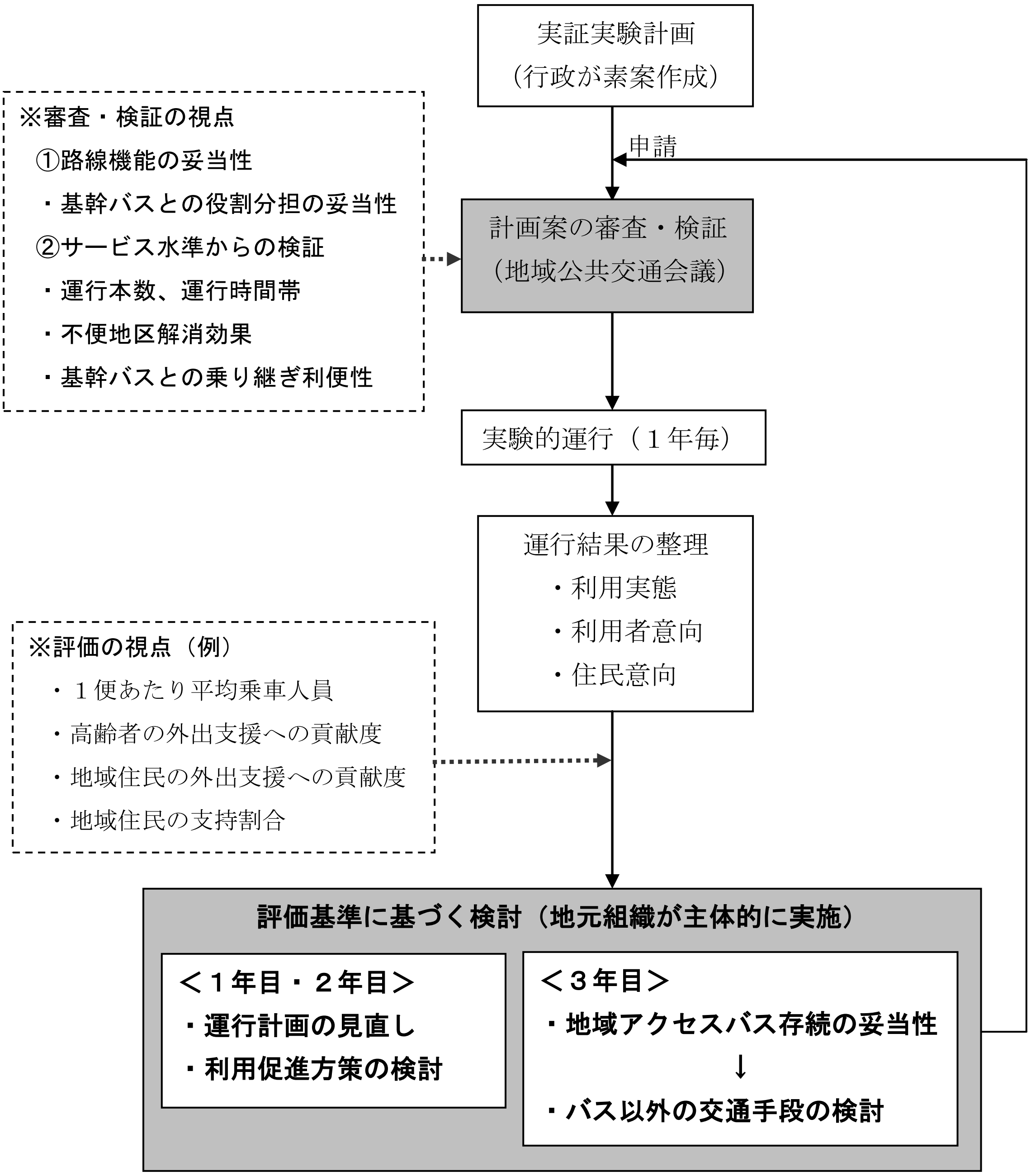
▼ 年度ごとに利用実態を把握し、

▼ 評価結果を住民に知らせ、

▼ 住民参加による存続のための改善計画を検討し、

▼ 原則３年を目途にバス路線維持の妥当性を判断する

図 6-7　地域アクセスバス見直しに関する取り組みの流れ（案）



６－２　公共交通利用促進計画

瀬戸市が目指すまちづくりの姿を誘導する重要な役割をもつ公共交通を維持していくためには、利用しやすい、利用したくなる環境を整備するとともに、一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向へ変化することを促していくことが重要であり、様々な利用促進策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していく必要がある。

１）公共交通の利用を促進する施策

◯ 利用者目線によるわかりやすい情報の提供

▼　複数の交通手段を活用して移動することに対する支援策として、公共交通網の情報を提供

▼　理解しやすい市内バス系統の表示

◯ 利用促進を誘導する施策（運賃割引制度等）の展開

▼　観光とタイアップした公共交通利用促進

▼　シームレスな乗車システムの導入

▼　高齢者等の乗り継ぎ抵抗等の軽減を目的とした制度の運用

▼　交通エコポン（ＥＸＰＯエコマネー）の付与

▼　高齢者等の移動手段転換を目的とした制度の運用

◯ バスの愛着を高める方策

▼　市民公募による車両デザイン、ラッピング

▼　キャラクター、バス愛称等募集

▼　「バスの日」を活用するなどし、ＰＲイベントを展開

２）交通行動の変容を促進する施策

自発的な行動の変化を導くため、コミュニケーションを中心とした交通施策であるモビリティ・マネジメントを展開していく。

この施策には潜在的な需要が隠されていると予測されるため、今後の実証実験にあわせた段階的な見直しと連動させながら検討していくことが必要である。

◯ 住民を対象にしたモビリティ・マネジメント
◯ 企業・職場におけるモビリティ・マネジメント
◯ 学校教育におけるモビリティ・マネジメント

実証実験運行に合わせた段階的な見直しと連動した住民を対象としたモビリティ・マネジメント（MM）の展開

基本的には職業や年齢にかかわらず、瀬戸市域の住民全体をモビリティ・マネジメントの対象とし、今後の実証実験にあわせた段階的な見直しと連動させて展開する。

▼ 住民を対象としたＴＦＰ（トラベル・フィードバック・プログラム）を活用したMM

▼ 転居世帯を対象としたMM

▼ 公共交通沿線地域住民に地域公共交通の必要性を考えさせるワークショップ型のMM

- 「ＴＦＰ（トラベル・フィードバック・プログラム）」は、一人ひとり、あるいは世帯ごとの個別コミュニケーションによる意識と鼓動野自発的な変化を促す施策。
- 「転居世帯を対象としたMM」は、市役所の住民窓口に訪れる新規転居者を対象にするもので、行政が主体的に実施できる施策。
- 「ワークショップ型のMM施策」は、参加型コミュニケーションによる施策で、参加者には大きな効果が期待できる。

図 6-8　住民対象のＭＭにおける施策メニューと特徴

住民対象のＭＭ施策

- ＴＦＰ（トラベル・フィードバック・プログラム）
  - 特定地域内の（可能なら全てあるいは大半の）世帯を対象に実施するコミュニケーション・プログラム。「アンケート調査」とほぼ同様の形式で実施。MM の中でも<u>最も基本</u>となるMM施策。
  - <u>複数回・双方向の接触</u>が基本だが、予算制約が厳しい場合は、効果は劣るものの、簡易な<u>単発型（ワンショット）</u>の TFP も設計可能。
- 転居世帯を対象としたＭＭ施策
  - 役所の住民登録の窓口にて、転居者に接触を図る。パンフレットや調査票の配布を行う。転居者は交通行動習慣形成以前であることから、極めて効果的。
  - 役所内での協調体制がとれるなら<u>極めて得策</u>である。
- ワークショップ型のＭＭ施策
  - 参加者に対しては、アンケート形式やチラシ・パンフレット配布形式の MM よりも効果的。ただし、予算の関係上多数の参加者を募ることは難しい。
  - 地域の<u>オピニオンリーダー</u>への働きかけ等には得策。

（資料 ;「モビリティ・マネジメントの手引き」土木学会）

企業・職場を対象としたモビリティ・マネジメントの展開

▼ 行政及び民間事業者において、従業員等の通勤形態の見直しや交通に対する意識改革を図り、マイカー利用から公共交通利用に変容させる。

▼ 瀬戸市の北部地域にある穴田工業団地、暁西部地区工業団地内の大規模事業所が所有する送迎バスの在り方を検討する。

＜参考；職場におけるＭＭ実施例（京都）＞

- ●実施主体；久世工業団地周辺地域共同システム構築検討会議
- ●実施対象；久世工業団地及び周辺の事業所
- ●実施規模；対象者約 1,700 人、ツール配布約 500 人
- ●実施時期；平成１７～１８年度

【実験実施効果】

試験運行の共同送迎バスの利用者は実施前の約１．７４倍に増加し、その後地元企業より本格運行が開始された

■ 共同送迎バス試験運行の概要

2006 年 11 月 27 日～12 月 28 日の平日 24 日間、共同送迎バスの試験運行を実施した。試験運行の概要は次の通りである。

○ 運行ルート
- ・竹田便：地下鉄・近鉄竹田駅～久世地域（約 4.8km）
- ・向日町便：ＪＲ向日町駅・阪急東向日駅～久世地域（約 3.5km）

○ 運行本数（既存の自社送迎運行の３社便を含む）
- ・竹田便：竹田→久世（20 本）久世→竹田（15 本）
- ・向日町便：向日町→久世（24 本）久世→向日町（18 本）

共同送迎バス試験運行期間中に、久世工業団地内及び周辺に立地する企業・事業所の従業員を対象に、共同送迎バスの評価と未利用者への意識喚起を目的としたプロモーション・アンケート調査を実施した。

なお、本事例は、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（ＮＥＤＯ）の「民生部門等地球温暖化対策実証モデル評価事業」（ＦＳ事業）として実施されたものである。

図 「共同送迎バス」の乗車チケット

共同送迎バスの乗り方案内（裏面は鉄道時刻表）

「共同送迎バス」の利用に関するご注意

- 久世地区の「バスのりば」は、「朝日レントゲン前」と「カワタキコーポレーション正門内東側」の2箇所に分かれていますが、「共同送迎バス」はそれぞれ2箇所に止まります。2つの「のりば」の間隔は1分ぐらいです。
- 時刻表に示された「ジャンボタクシー」には「ワゴン」も含まれます。どちらも9人乗りです。
- 東向日の「バスのりば（コンビニ付近）」では、時刻表より2、3分遅れて到着する場合があります。
- 向日町便の所要時間（久世地区～阪急東向日）はおよそ20分です。（久世地区からJR向日町までは、およそ15分です。）
- 竹田便の所要時間（久世地区～竹田駅）はおよそ25分です。
- 竹田駅発7:40の便は、利用が集中します。できれば7:30の便（実験バス）の利用をお願いします。
- 向日町駅発7:35の便は、利用が集中します。できれば7:45の便（実験バス）の利用をお願いします。

ご利用いただける「共同送迎バス」はこちら →

平成18年11月

久世工業団地周辺地域共同運行システム構築検討会議

「共同送迎バス」の利用に関するご注意

（資料；「モビリティ・マネジメント」パンフレット　国土交通省）

◎ 学校教育におけるモビリティ・マネジメントの展開

▼ 公共交通沿線地域の小学校や関連ＰＴＡの協力の下、総合学習の時間等を活用したMMを実施し、児童と保護者が授業を通じて交通行動への意識変容を考える。

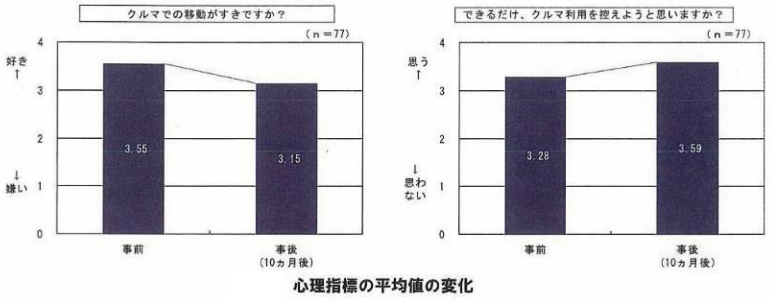
＜参考；学校教育におけるＭＭ実施例＞

●実施主体：神奈川県秦野市都市計画課
●実施対象；市内小学校５年生３クラス
●実施時期；平成１６年度

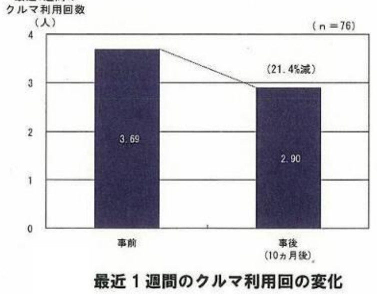
■授業進行の概要

進行番号	授業進行		内　容
1	挨拶と導入		自動車の写真パネルをいくつか掲示し，こどもの反応を引き出した後，メリットとデメリットを考える．
2	自動車小話		普通の人が考える自動車のメリットとデメリットは本当にそうなのか，ほとんどの人が知らない小話をする．
3		クルマは安い？	中古の小さい自動車を倹約しながら乗る＝1日2,000円．大きな自動車は保険も税金もガソリンも高いので4,000円くらいになってしまう．
4		クルマとCO2	エコ行動別(照明のこまめな消灯，リサイクル，エアコン温度調節，車利用，アイドリング)のCO2排出量グラフを提示し，これまでの認識の変容を図る．
5		交通事故	飛行機事故と地震と交通事故，どれが一番怖いか問い，自動車事故死者数は毎年1万人，平均的なドライバーが一生涯で死亡事故に遭う確率は，1／350人等のデータを示す．
6	秦野市の交通現況		問題を自分のこととして捉えてもらうため，秦野市の交通機関分担率グラフ，自動車保有台数の経年変化グラフを提示し，自動車問題は秦野市でも深刻であることを理解してもらう．
7	かしこいクルマの使い方の具体的方法を講義		子どもに自動車のかしこいクルマの使い方を問い，そのつぶやきを活かしながらあらかじめ準備した以下の「かしこいクルマの使い方」を講義する． 自動車以外の手段／目的地の変更／用事を組み合わせ回数減らす／ 用事を他の人に頼む／自動車を使わずに済む別のことをする
休み時間			
8	行動プラン記入方法の説明		行動プラン票を模造紙に拡大し，マジックで実際に記入しながら行動プラン記入方法の説明をおこなう．
9	行動プラン票作成		5-6名のグループに分かれ，グループ毎に1枚，自動車利用のみの交通行動図を課題として渡す．その自動車利用を，公共交通や自転車，徒歩に変更できないかどうかを，バス路線図等を勘案しつつ考える作業．
10	発表と講評		各グループが作成した行動プランを黒板に貼り，発表する．発表後，専門家等が簡単に講評．
11	保護者への資料配付		保護者用のプリントを配布し，この授業内容は，大人も知らないことが多いので，家に帰って保護者の方々に教えてあげるよう依頼．
12	終了の挨拶		終了の挨拶．わからないこと等あれば連絡するよう伝える．

■実施効果（カリキュラム実施前後における意識の比較）



心理指標の平均値の変化



最近１週間のクルマ利用回の変化

（資料；「モビリティ・マネジメント」パンフレット　国土交通省）

参 考 資 料

１．地域公共交通総合連携計画（平成２１年度～平成２５年度）に基づく事業の取り組み

下半田川線

【H23.4】
- 自由降車制度導入
- バリアフリー車両導入

【H25.4】
- 午後下り １ 便をイオン経由に路線変更
- 下り１便減便

曽野線

【H23.4】
- しなのバスセンター乗り入れ
- 上り１便増便
- バリアフリー車両導入

【H25.4】
- 午後下り１便をイオン経由に路線変更
- 上下各１便を東曽野農業倉庫経由に路線変更

水野循環線・みずの坂線

【H21.10】
- 中水野駅への乗り入れ

【H23.4】
- みずの坂線の新規運行
- みずの循環の見直し（2 便/時間→1 便/時間）
- やまて循環の廃止

東山線

【H21.10】
- 一部の便を新瀬戸駅へ乗り入れ

こうはん線

【H23.4】
- 中心市街地線をこうはん線として路線再編
- 上下各１便減便
- バリアフリー車両導入

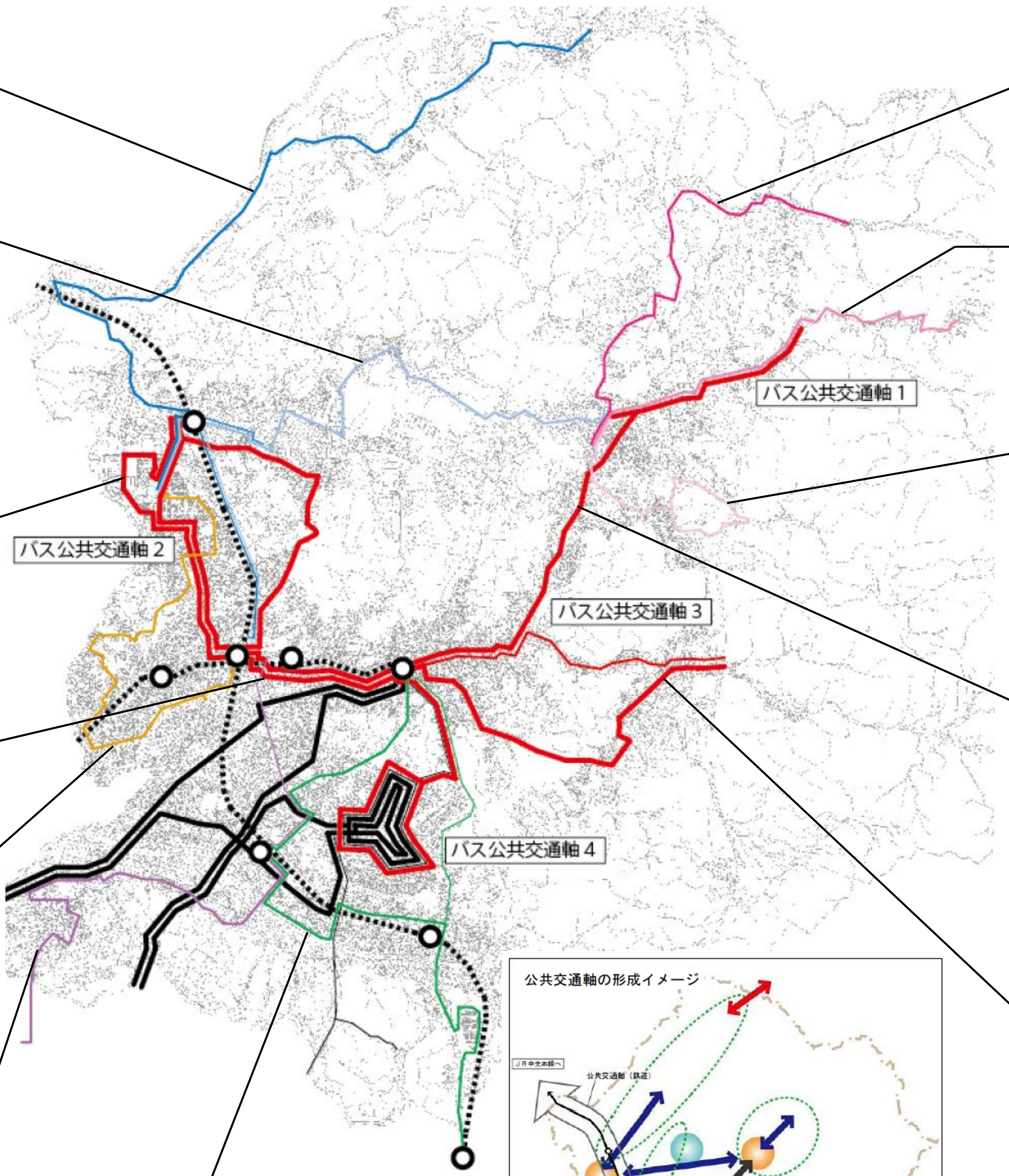
【H25.4】
- 上り下りの運行順序及び、一部バス停位置（路線）の変更

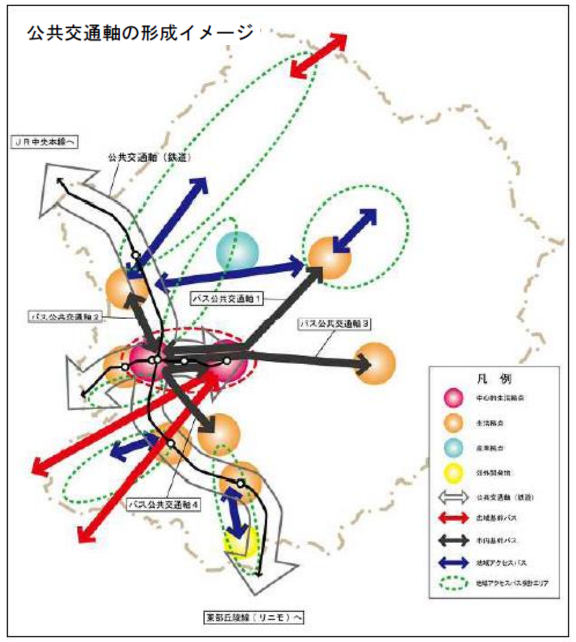
本地線

【H23.4】
- 愛知医大まで路線延伸
- バリアフリー車両導入

上之山線

【H23.4】
- バリアフリー車両導入





上半田川線

【H23.4】
- 北丘町経由に路線変更
- 上半田川転回場まで路線延伸
- バロー品野店まで路線延伸
- バリアフリー車両導入
- しなのバスセンター乗り入れ
- 自由降車制度導入

【H25.4】
- バロー品野店入口前乗り入れ

片草線

【H23.4】
- 中品野町経由に路線変更
- バロー品野店まで路線延伸
- しなのバスセンター乗り入れ
- 上下各１便減便
- バリアフリー車両導入

【H25.4】
- バロー品野店入口前乗り入れ
- 上り１便減便

岩屋堂線

【H23.4】
- 品野町３丁目経由に路線変更
- バロー品野店経由に路線変更
- しなのバスセンター乗り入れ
- 上下各１便減便
- バリアフリー車両導入

【H25.4】
- バロー品野店入口前乗り入れ
- 二又池北経由に路線変更

瀬戸北線

【H21.10】
- 朝ピーク時の増発（平日上り 7 時台、8 時台に各１便）
- 最終便の延長（平日下り 21 時台が最終だったが、22 時台、23 時台に各１便）
- 新瀬戸駅まで延伸（上品野・品野～追分を上品野・品野～新瀬戸駅）

【H23.4】
- 朝ピーク時の増発の見直し（平日上り 7 時台は継続し、8 時台を 9 時台に変更）
- 最終便の延長の見直し（平日下り１便減便し、最終時間を約 30 分短縮）
- しなのバスセンターへの乗り入れ
- “品野～上品野”区間の昼間時間帯の廃止（9 時台～14 時台）

赤津線

【H21.10】
- 一里塚経由昼間時間帯の増便（上り 11 時台、14 時台に各１便、下り 10 時台、13 時台に各１便）
- 古瀬戸経由昼間時間帯の増便（上り 10 時台、下り 11 時台に各１便）

【H23.4】
- 一里塚経由と古瀬戸経由の運行本数の見直し
（一里塚経由　平日 13 往復→15 往復、土休日 12 往復→12.5 往復）
（古瀬戸経由　平日 7 往復→5 往復、土休日 5.5 往復→5 往復）

アンケート

		平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
市内基幹バス利用者アンケート	目　的	公共交通ネットワークの形成及びサービス水準向上の効果の検証	—	中心的生活拠点への移動実態の把握と路線が最終目的地への移動に対して即しているのかを検証	—
	対象者	瀬戸北線及び赤津線利用者	—	名鉄バス東山線の利用者	—
コミュニティバス利用者アンケート	目　的	市内基幹バスとコミュニティバスとの連携状況の把握	—	利用実態及び市内基幹バスとコミュニティバスとの連携状況の把握	利用実態の把握
	対象者	上半田川線、片草線、岩屋堂線の利用者	—	上半田川線、片草線、岩屋堂線、下半田川線、曽野線の利用者	こうはん線の利用者
沿線住民アンケート	目　的	公共交通の利用を促進する施策及び交通行動の変容を促進する施策の効果の検証（TFP と合わせて実施）	—	地域公共交通活性化・再生総合事業の評価	—
	対象者	瀬戸北線及び赤津線沿線住民	—	瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線、赤津線の沿線住民	—

交通行動の変容を促進する施策（TFP）＊

	平成 21 年度	平成 22 年度
目的	動機付け資料やバスマップの配布によるバス利用促進効果を検証	各個の交通行動に即した情報提供によるバス利用促進効果を検証
対象者	瀬戸北線及び赤津線沿線住民	H21 年度実施アンケート回答者 518 人のうち条件を満たした 62 人

＊TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）とは、自動車利用から公共交通機関への転換を目指して、人々の行動に影響を与える心理要因に働きかけ、ひとりひとりの自発的な行動変化を促すコミュニケーション型の交通需要マネジメントの一手法です。

公共交通の利用を促進する施策

	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
瀬戸市	• 広報せと • コミュニティ FM • ケーブルテレビ • 利用促進啓発グッズ作成 • 事業開始式典	• 広報せと • コミュニティ FM • ケーブルテレビ • バスの日イベント • 総合交通マップの配布 • 路線図の配付（瀬戸北高校、下品野連区、品野連合、水野連区、西陵連区） • ポスター掲示 • しなのバスセンター竣工式	• 広報せと • コミュニティ FM • バスの日イベント • 利用促進啓発グッズ作成 • 五位塚町チラシ配布	• 広報せと • コミュニティ FM • バスの日イベント • 利用促進啓発グッズ作成
沿線協議会	• 赤津地区協議会設置及び広報	• 赤津地区広報 • 品野地区協議会設置及び広報	• 赤津、品野地区広報 • 西陵地区協議会設置及び広報	• 赤津、品野、西陵地区広報 • バスの乗り方教室（上品野地区、赤津地区）
名鉄バス	• 新聞折り込み • ポケット時刻表	• 路線図作成 • ポケット時刻表 • 陶生病院に時刻表掲示	• 路線図作成 • ポケット時刻表	• 路線図作成 • ポケット時刻表

■各事業の進捗確認（瀬戸市地域公共交通総合連携計画に位置づけられた各事業は概ね実施済）

事業名	内容	実施/未実施	実施年予定年度 H21 (4 7 10 1)	H22 (4 7 10 1)	H23 (4 7 10 1)	H24以降	備考
1.公共交通軸形成計画（市内期間場試行運行）							
1）路線見直し	・瀬戸北線（バス公共交通軸1）H21.10廃止代替	○	現行ルート踏襲		見直し案		
	・瀬戸循環線（バス公共交通軸2）H21.10廃止代替	○	一部ルート変更	見直し案			愛知環状鉄道中水野駅へ乗り入れ
	・赤津線（バス公共交通軸3）	○	現行ルート踏襲	見直し案			
	・東山線（バス公共交通軸4）	＊			新規案		現行ルートにおいて尾張瀬戸から新瀬戸に延伸
2）サービス水準見直し	・瀬戸北線（バス公共交通軸1）H21.10廃止代替	○	サービスレベルアップ		（評価を踏まえ適正化）		平日の朝のピーク時増発及び最終便延長
	・瀬戸循環線（バス公共交通軸2）H21.10廃止代替	○	現行水準踏襲	サービスレベルアップ	（評価を踏まえ適正化）		
	・赤津線（バス公共交通軸3）	○	サービスレベルアップ	（評価を踏まえ適正化）			昼間時間帯運行
	・東山線（バス公共交通軸4）	＊			サービスレベルアップ		現行ルートにおいて尾張瀬戸から新瀬戸に延伸
2.生活交通維持・活性化計画（地域アクセスバス試行運行）							
1）路線見直し	上半田川線	○	現行ルート踏襲		見直し案	（H25.4～）	地域住民参加のもと、地元自治会等が主体となって、維持・存続の妥当性や利用実態等を踏まえた見直し案を検討
	片草線	○	現行ルート踏襲		見直し案	（H25.4～）	
	岩屋堂線	○	現行ルート踏襲		見直し案	（H25.4～）	
	下半田川線	○	現行ルート踏襲		見直し案	（H25.4～）	
	曽野線	○	現行ルート踏襲		見直し案	（H25.4～）	
	上之山線	＊	現行ルート踏襲		見直し案		
	本地線	○	現行ルート踏襲		見直し案		
	中心市街地線（こうはん線）	○	現行ルート踏襲		見直し案		
3.円滑な乗り継ぎ環境の確保							
	・品野地区、水野地区	○	設計	整備	供用		公共交通軸相互、公共交通軸とフィーダー路線間及び駅端末交通手段との円滑な乗り継ぎが可能となる環境の整備
	・瀬戸市南部	×		設計	整備	供用	
4.公共交通維持システムの構築							
	・品野地区、赤津地区に沿線協議会（仮）を設置	○	（赤津）	設置	（品野・赤津）		利用実態や採算性を踏まえ、三位一体（市民、交通事業者、行政）での見直し案を検討
	・水野地区、菱野地区に沿線協議会（仮）を設置	○			設置　（西陵）		
5.公共交通の利用を促進する施策							
1）利用者目線によりわかりやすい情報の提供	・市民向け広報・総合交通マップ等	○	準備　実施　（広報）		（広報・マップ）		
2）利用促進を誘導する施策（運賃割引制度等）の展開	・運賃割引制度等の展開	＊	準備	実施	（マナカ）		
6.交通行動の変容を促進する施策							
1）住民を対象としたモビリティ・マネジメント	・品野地区に対してアンケートを実施	○	事前アンケート　動機づけ+事後アンケート		●		市民の協力を得ながらアンケート調査等を引き続き実施
	・水野地区に対してアンケートを実施	○		事前アンケート　動機づけ+事後アンケート	●		
	・赤津地区に対してアンケートを実施	○	事前アンケート　動機づけ+事後アンケート		●		
	・菱野地区に対してアンケートを実施	○			事前アンケート　(●)動機づけ+事後アンケート		H23.10 東山線利用者アンケート実施
2）企業・職場におけるモビリティ・マネジメント	・穴田、暁西部地区工業団地に対してアンケートを実施	×			事前アンケート　動機づけ+事後アンケート		企業の協力を得ながらアンケート調査等を実施
	・試行運行（新瀬戸～工業団地）	×			新規案		
	・路線の検討（新瀬戸～工業団地）	×			検討	評価	

＊1 モビリティ・マネジメント（MM）とは、１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことです。

＜「瀬戸市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年度～25 年度）」に位置付けられた各事業のうち、一部未実施の事業＞

- 東山線（バス公共交通軸４）の見直し　→運行事業者により尾張瀬戸駅から新瀬戸駅に路線を延伸し、公共交通軸４の機能を満たしていることに加え、運行経路に対する不満割合は平日 13%、休日 9%と低いことから、既存ルートを基本に利用促進を図る。［ 東山線利用者アンケート（H23.10）］
- 上之山線（地域アクセスバス）の見直し　→利用者数は増加傾向にあり、一人当たり運行経費も他路線と比べ低いことから、見直しの必要性について引き続き検討を行う。
- 瀬戸市南部乗り継ぎ拠点の整備　→東山線（バス公共交通軸４）の利用促進に向けた取り組みに合わせその必要性を引き続き検討する。
- 運賃割引制度等の展開　→名鉄バスによる割引制度が導入されるとともに、その後ＩＣカードの導入により、鉄道から瀬戸北線等名鉄バスへの乗り継ぎに対する割引が適用されており、利用者から一定の評価を得ていることから、さらなる割引制度の必要性については引き続き検討を行う。
- 企業・職場におけるモビリティ・マネジメント　→CO2 削減に向けた取り組みなど関連施策と一体となった取り組みの可能性について引き続き検討を行う。

参考；市内基幹バス及びコミュニティバスの運行内容（H25．4）

(1) 市内基幹バス

路線名	運行系統 起点	運行系統 経由	運行系統 終点	運行回数 平日	運行回数 休日	運行時間帯 平日	運行時間帯 休日	運賃制度
瀬戸北線	上品野	しなのバスセンター・瀬戸駅前	新瀬戸駅	上り8便 下り9便	上り7便 下り9便	上り 始発05:57 終発21:27 下り 始発06:20 終発23:07	上り 始発06:06 終発20:20 下り 始発06:52 終発21:11	対キロ区間制
	しなのバスセンター	瀬戸駅前	新瀬戸駅	上り19便 下り16便	上り17便 下り15便			
	上品野	しなのバスセンター	瀬戸駅前	上り3便 下り1便	上り3便			
	しなのバスセンター	－	瀬戸駅前	上り6便 下り8便	下り2便			
水野循環線	新瀬戸駅	上水野 中水野駅	新瀬戸駅	左回り9便 右回り12便	左回り8便 右回り12便	始発05:49 終発22:14	始発06:26 終発21:40	
みずの坂線	新瀬戸駅	みずの坂	中水野駅	上り15便 下り15便	上り14便 下り14便	上り 始発07:18 終発21:48 下り 始発06:56 終発21:29	上り 始発07:27 終発21:17 下り 始発07:07 終発20:58	
赤津線	赤津	古瀬戸	赤津	上り5便 下り5便	上り5便 下り5便	上り 始発06:20 終発21:34 下り 始発06:39 終発21:53	上り 始発06:59 終発20:43 下り 始発07:18 終発20:24	
		一里塚		上り15便 下り15便	上り13便 下り12便			
東山線 （菱野循環）	瀬戸駅前	菱野団地	瀬戸駅前	38便	33便	始発05:59 終発22:56	始発06:08 終発22:43	
	新瀬戸駅	菱野団地	新瀬戸駅	7便	6便			
	萩山台北	－	瀬戸駅前	3便	2便			
	瀬戸駅前	－	原山台東	2便	2便			
	新瀬戸駅	（新開地）	瀬戸駅前	1便	2便			
	瀬戸駅前	（新開地）	新瀬戸駅	1便	2便			

(2) コミュニティバス

路線名	運行系統 起点	運行系統 経由	運行系統 終点	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃制度
下半田川線	妻之神	中水野駅	イオン瀬戸みずの店	火・木・土	上り4便 下り3便	上り 始発07:40 終発15:35 下り 始発08:14 終発16:07	一乗車 100円
	妻之神	中水野駅	水野支所		上り1便 下り1便		
	妻之神	中水野駅	新瀬戸駅		上り1便 下り1便		
	新瀬戸駅	中水野駅・イオン瀬戸みずの店	妻之神		下り1便		
曽野線	しなのバスセンター	中水野駅	イオン瀬戸みずの店	月・水・金・日	上り6便 下り5便	上り 始発07:40 終発16:04 下り 始発08:14 終発16:33	
	しなのバスセンター	東曽野農業倉庫・中水野駅	新瀬戸駅		上り1便		
	新瀬戸駅	中水野駅	しなのバスセンター		下り1便		
	新瀬戸駅	イオン瀬戸みずの店・東曽野農業倉庫	しなのバスセンター		下り1便		
上半田川線	上半田川転回場	広之田集会所	バロー品野店	毎日	上り5便 下り5便	上り 始発08:02 終発16:29 下り 始発07:46 終発16:12	
片草線	片草町民会館	品野台小学校	バロー品野店	毎日	上り5便 下り5便	上り 始発07:30 終発17:54 下り 始発09:12 終発17:22	
岩屋堂線	岩屋堂	窯町	しなのバスセンター	毎日	上り5便 下り5便	上り 始発08:44 終発16:56 下り 始発08:34 終発16:46	
本地線	愛知医大	バロー瀬戸西店	瀬戸口駅北	月・火・木・土	上り6便 下り5便	上り 始発07:55 終発16:22 下り	
	八草駅	宝ヶ丘町	瀬戸駅前		上り2便 下り2便		
こうはん線	イオン瀬戸みずの店	やすらぎ会館	新瀬戸駅	毎日	上り6便 下り6便	上り 始発08:30 終発16:00 下り 始発09:18 終発16:58	

コミュニティバス試行運行事業内容の見直し（平成２２年度第４回会議承認事項）

⑴　地域住民、行政、交通事業者が事業理念を共有し、三位一体となって検討できる組織を設置します。

①検討内容

・確保すべき必要最小限の生活交通の内容

・地域住民の意向に合った効果的かつ効率的な運行内容

・利用促進策などその他、運行に関すること

②検討メンバー

・地区の代表　　　　　　　　・地区の属する自治会の代表

・コミュニティバス利用者　　・運行事業者

・行政　　　　　　　　　　　・その他自治会と行政がともに認めたもの

③検討組織は、設置要綱を定め、地域公共交通会議外に設置

④路線と地域

	路線名	地域
1	下半田川・曽野線	下半田川・定光寺地区、曽野地区、鹿乗・川平地区
2	上半田川・片草・岩屋堂線	上半田川地区、片草・白岩地区、岩屋堂地区
3	本地線	本地地区
4	上之山線	上之山地区
5	効範線	効範地区

⑵　コミュニティバス運行基準を適用して、コミュニティバス見直し手順に従い、運行内容を見直します。

①コミュニティバス運行基準

○サービス基準

・確保すべき必要最小限の生活交通に関する基準

必要最小限の生活交通として下記の移動に配慮したダイヤとする。

	頻度	曜日	目的地	行き	帰り
通院	一週間に1～2 日	平日不定	公立陶生病院	9 時～12 時	9 時～12 時 12 時～15 時
買い物	一週間に1～2 日	火・土・日曜日のうち	アピタ瀬戸店、ジャスコ瀬戸水野ＳＣ、バロー新瀬戸店、地区に近い買い物場所	9 時～12 時 12 時～15 時	12 時～15 時 15 時～18 日
公共施設	一週間に1～2 日	平日不定	市役所（支所、サービスセンター）	9 時～12 時 12 時～15 時	9 時～12 時 12 時～15 時

・公共交通ネットワーク構築に関する基準

乗継拠点に乗入れ、市内基幹バスとの乗継時間に配慮

確保すべき最小限の生活交通の場合 15 分以内程度、それ以外は 30 分以内程度

既存公共交通と路線、時間帯、利用区間など役割が重複していない

○事業基準

・利用者数、１便あたりの利用者数が前年度よりも増加

・収支率が前年度よりも上昇、運行負担金が前年度よりも減少

○政策基準

・コミュニティバス運行目的に合った利用実態があるのか確認

② コミュニティバス見直し手順

事業計画
（開始時のみ行政が作成）

↓

P（計画）
・事業内容の審査・検証
・運行基準の設定
【地域公共交通会議】

↓

1年目4月〜12月　D（試行運行）

利用実態や運行実態の収集

	サービス基準	事業基準	政策基準
運行事業者	・運行時間（定時制）	・利用者数 ・運行経費 ・運賃収入	
地域住民	・地域住民の移動意向の把握、集約		
行　政	・利用実態（利用者アンケート）		・利用実態（利用者アンケート）

↓

1年目1月〜3月　C（点検・評価）

試行運行で収集した利用実態や運行実態をもとに、基準に従って事業内容を点検、評価

	サービス基準	事業基準	政策基準
三位一体	・生活交通として利用されているか ・遅延なく運行され、乗継が確保されているか ・サービス基準は地域住民の移動意向に合っていたか	・利用者数、一便あたり利用者数は前年度より増加しているか ・収支率が前年度よりも上昇、運行負担金が前年度よりも減少しているか	・地域の高齢者を中心とした移動困難者に生活交通として利用されているか

↓

2年目4月〜9月　C（点検・評価）

点検、評価をもとに運行基準と事業内容の検討

○ 確保すべき必要最小限の生活交通の内容
- ・地域住民の移動意向に合わせた確保すべき必要最小限の生活交通に関する基準（目的地、頻度、行き、帰りの時間）の設定
- ・必要に応じて運行基準の見直し

○ 地域の移動意向に合致した効果的かつ効果的な運行内容
- ・サービス基準を満たし、遅延ない運行ダイヤ、ルートの作成
- ・非効率な運行内容の見直し

（→ P（計画）へ戻る）

２．地域公共交通総合連携計画の評価

■評価の視点

【視点１】　事業は計画通り実施されているか？

⇒P39「各事業の進捗確認」を参照。

【視点２】　計画の目標は達成されているか？

⇒連携計画に掲げる目標の達成状況を検証（下表参照）。

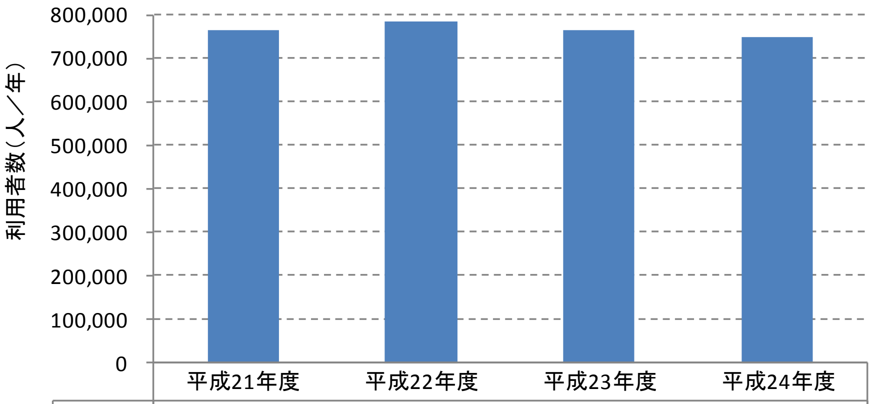
	連携計画の目標	評価の視点
①利用しやすい公共交通ネットワークの形成	・公共交通の役割分担の明確化と公共交通軸の形成 ・地域特性に即した生活交通システムの構築 ・機能に応じたサービス水準の設定 ・バス利用環境の向上	・施策の実施により、公共交通の利便性が向上し、利用者の減少傾向に歯止めがかかったか？
②持続可能な公共交通維持システムの構築	・公共交通軸の維持システムの構築 ・生活交通の維持システムの構築	・利用実態や採算性を踏まえ、三位一体の取り組みにより公共交通の維持に向けた協議が実施されているか？
③自助・共助による公共交通の利用促進	・市民の自発的な交通行動の変容を誘導する効果的施策の展開 ・市民参加による生活交通システムの運営	・交通行動の変容施策の展開により、市民の意識は変化したか？
④バス交通施策の段階的実施	・ＰＤＣＡサイクルによるバス交通施策の段階的実施	・評価検証を実施することにより、きめ細かい改善が実施されているか？

【評価の視点】施策の実施により、公共交通の利便性が向上し、利用者の減少傾向に歯止めがかかったか？

（１）市内基幹バスの利用者の推移（平成２１年度と平成２４年度の比較）

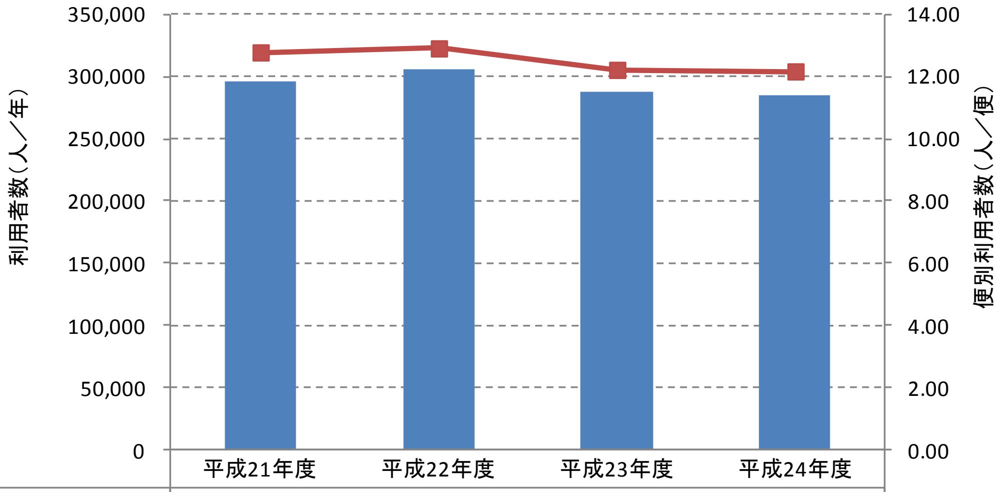
- 市内基幹バスの総利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で微減(▲1.7%、▲13.6 千人)。
- 瀬戸北線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で減少(▲3.7%、▲10.9 千人)。
- 水野循環線・みずの坂線の利用者数は平成 21～24 年度の４カ年で微減（▲0.7%、▲1.1 千人)。
- 赤津線の利用者数は平成 21～24 年度の４カ年で大きく減少（▲4.5%、▲3.0 千人）しており、市内基幹バスの中で減り幅が最も大きい。
- 東山線の利用者数は平成 21～24 年度の４カ年で増減を繰り返す（+0.6%、+1.5 千人)。

図 2-1　市内基幹バスの利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	763,996	785,794	766,441	750,439

図 2-2　瀬戸北線の利用者数の推移

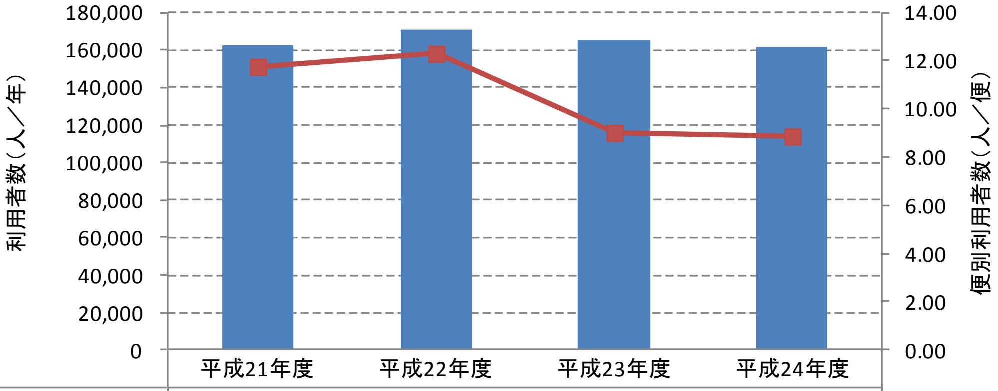


	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	296,376	305,890	287,517	285,454
1便当たり利用者数	12.78	12.91	12.22	12.17

運行内容の見直し等（P37 参照）

※平成 21 年度 4 月～平成 21 年度 9 月は JR 東海バスよりデータ提供、平成 21 年度 10 月以降は名鉄バスよりデータ提供
※平成 21 年度 4 月～平成 21 年度 9 月利用者数は平成 21 年 10 月現在有効な定期券発行枚数から設定した定期率 16%より定期券利用者を除く利用者数を推計
※平成 21 年度 10 月～平成 22 年度 3 月利用者数は定期券利用者を含まない
※平成 23 年度 4 月～利用者数は定期券利用者を含む

図 2-3　水野循環線・みずの坂線の利用者数の推移

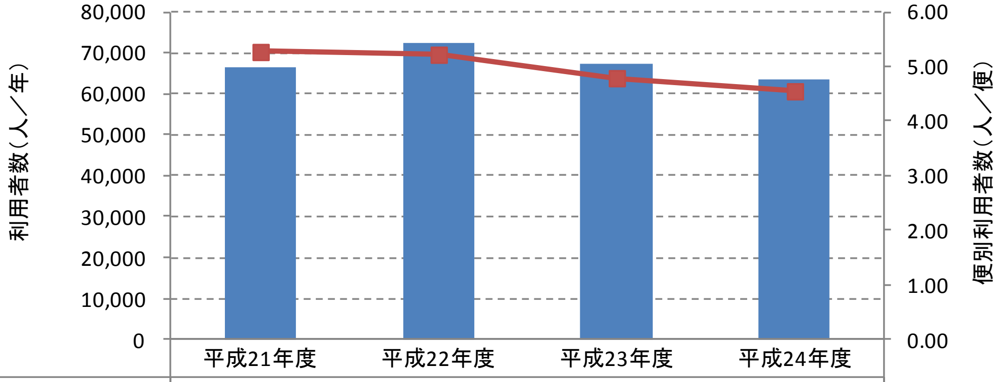


	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	162,906	170,541	165,079	161,769
1便当たり利用者数	11.76	12.30	9.02	8.87

運行内容の見直し等（P37 参照）

※平成 21 年度 4 月～平成 21 年度 9 月は JR 東海バスよりデータ提供、平成 21 年度 10 月以降は名鉄バスよりデータ提供
※平成 21 年度 4 月～平成 21 年度 9 月利用者数は平成 21 年 10 月現在有効な定期券発行枚数から設定した定期率 16%より定期券利用者を除く利用者数を推計
※平成 21 年度 10 月～平成 22 年度 3 月の利用者数は定期券利用者を含まない
※平成 21・22 年度は、やまて循環系統を含む。
※平成 23 年度 4 月～利用者数は定期券利用者を含む

図 2-4　赤津線の利用者数の推移

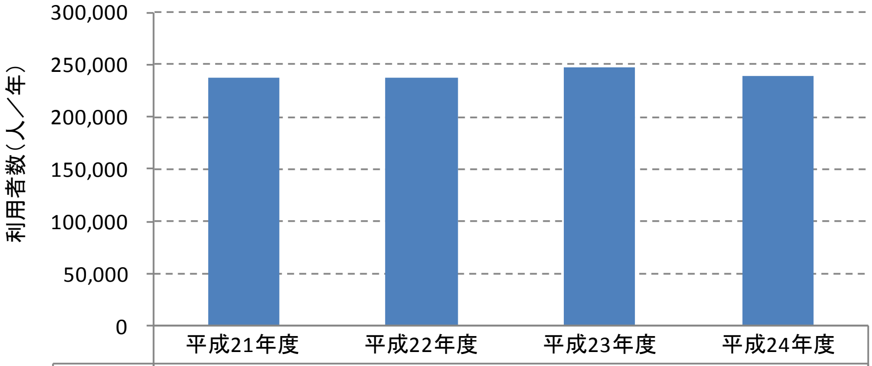


	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	66,640	72,543	67,110	63,644
1便当たり利用者数	5.27	5.22	4.79	4.55

運行内容の見直し等（P37 参照）

※名鉄バスよりデータ提供
※平成 21 年度 4 月～平成 22 年度 3 月の利用者数は定期券利用者を含まない
※平成 23 年度 4 月～利用者数は定期券利用者を含む

図 2-5　東山線の利用者数の推移



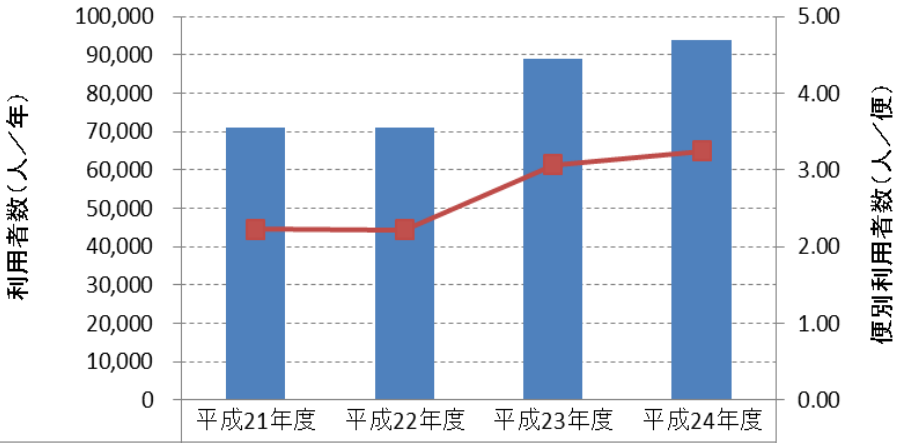
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	238,074	236,820	246,735	239,572

運行内容の見直し等（P37 参照）

（２）コミュニティバスの利用者の推移（平成２１年度と平成２４年度の比較）

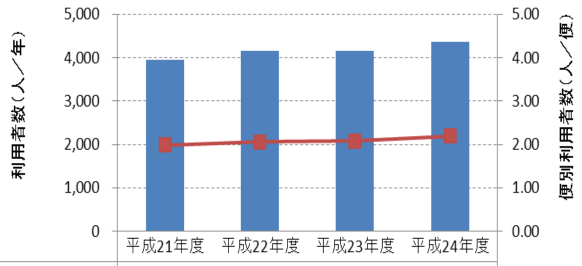
- コミュニティバスの総利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で大きく増加（＋32.0%、＋22.7 千人）。
- 下半田川線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋10.4%、＋0.4 千人）。
- 曽野線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋62.7%、＋3.7 千人）。
- 上半田川線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋34.7%、＋1.3 千人）。
- 片草線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋118.6%、＋3.2 千人）。
- 岩屋堂線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋186.0%、＋2.2 千人）。
- 本地線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋142.5%、＋3.3 千人）。
- こうはん線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋19.9%、＋4.7 千人）。
- 上之山線の利用者数は平成 21～24 年度の4カ年で増加（＋13.9%、＋3.9 千人）。

図 2-6　コミュニティバスの利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	71,095	70,839	88,817	93,833
1便当たり利用者数	2.23	2.22	3.07	3.25

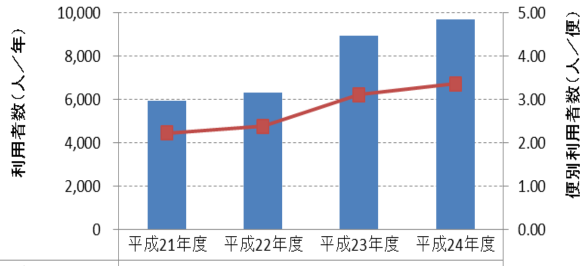
図 2-7　下半田川線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	3,954	4,156	4,149	4,366
1便当たり利用者数	1.99	2.06	2.08	2.20
1日の運行便数	13	13	13	13

運行内容の見直し等（P37 参照）

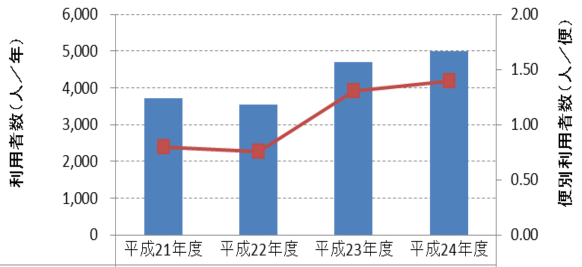
図 2-8　曽野線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	5,951	6,319	8,911	9,685
1便当たり利用者数	2.22	2.38	3.10	3.36
1日の運行便数	13	13	14	14

運行内容の見直し等（P37 参照）

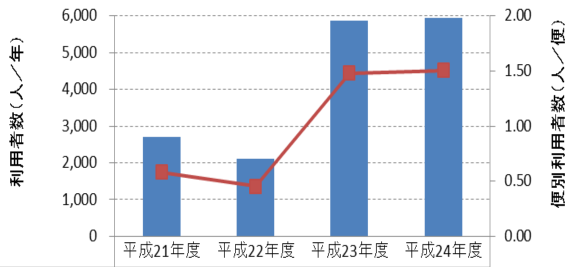
図 2-9　上半田川線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	3,718	3,543	4,701	5,008
1便当たり利用者数	0.80	0.76	1.31	1.39
1日の運行便数	13	13	10	10

運行内容の見直し等（P37 参照）

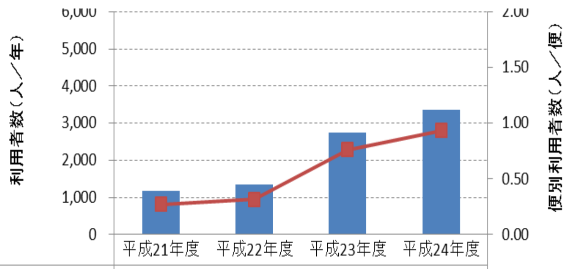
図 2-10　片草線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	2,715	2,118	5,855	5,935
1便当たり利用者数	0.58	0.45	1.48	1.50
1日の運行便数	13	13	11	11

運行内容の見直し等（P37 参照）

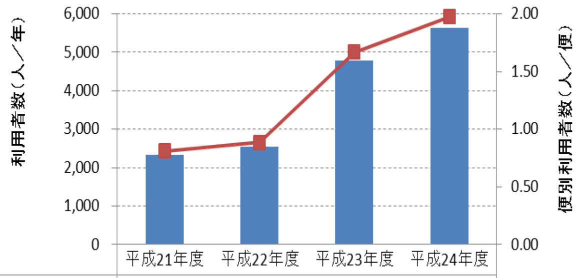
図 2-11　岩屋堂線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	1,171	1,358	2,743	3,349
1便当たり利用者数	0.27	0.32	0.76	0.93
1日の運行便数	12	12	10	10

運行内容の見直し等（P37 参照）

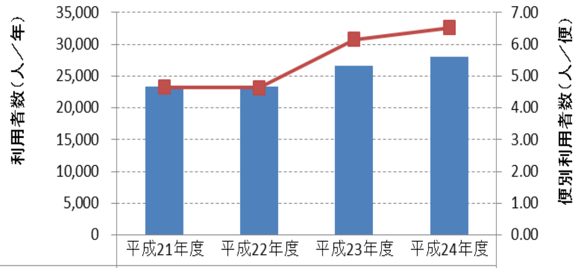
図 2-12　本地線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	2,325	2,553	4,775	5,639
1便当たり利用者数	0.81	0.89	1.67	1.97
1日の運行便数	14	14	14	14

運行内容の見直し等（P37 参照）

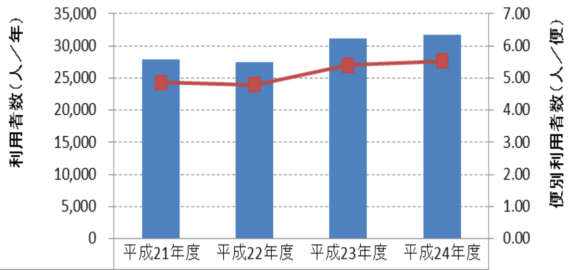
図 2-13　こうはん線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	23,361	23,305	26,558	28,018
1便当たり利用者数	4.65	4.64	6.15	6.52
1日の運行便数	16	16	14	14

運行内容の見直し等（P37 参照）

図 2-14　上之山線の利用者数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	27,900	27,487	31,125	31,770
1便当たり利用者数	4.86	4.79	5.40	5.53
1日の運行便数	16	16	14	14

運行内容の見直し等（P37 参照）

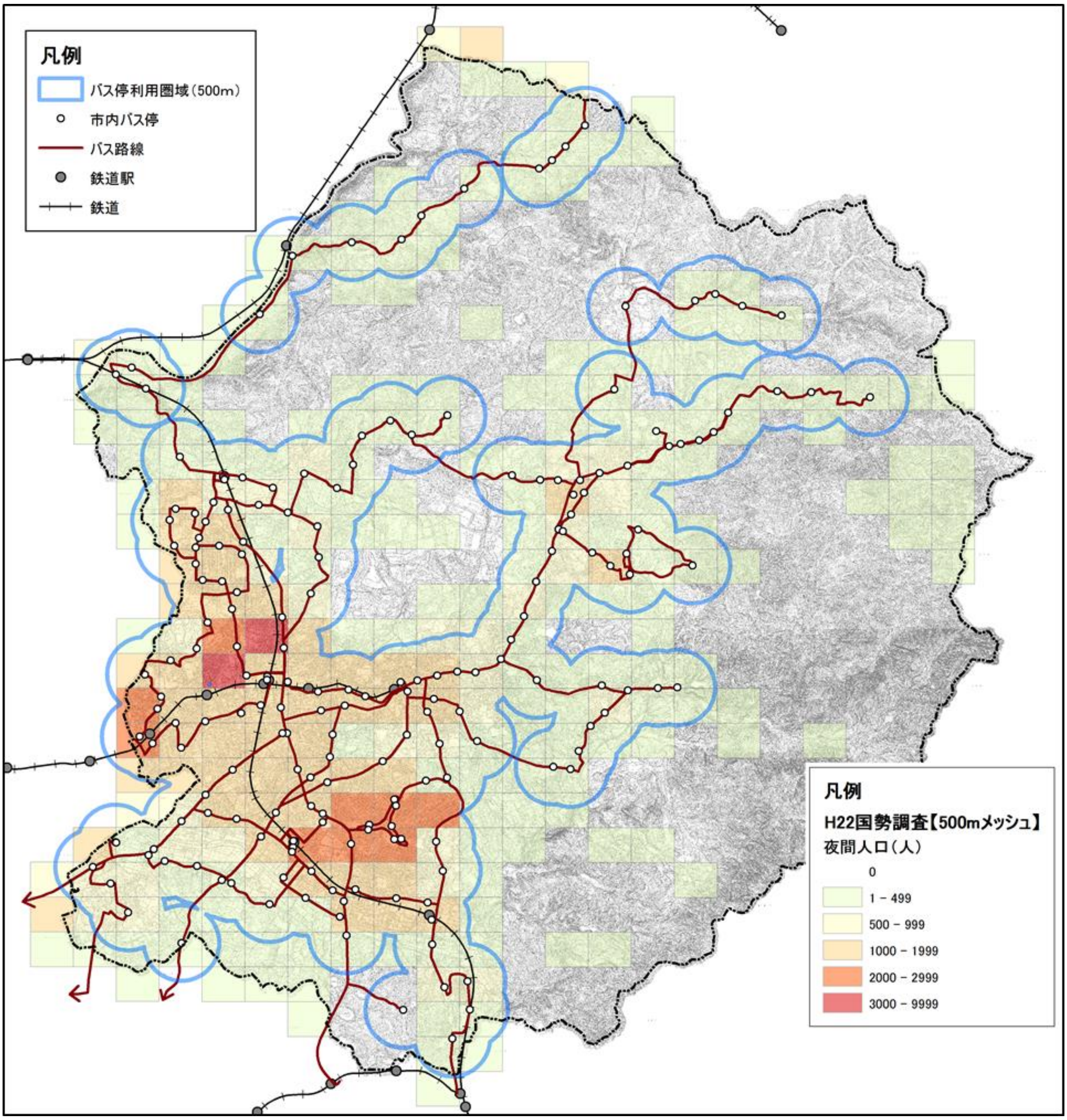
（３）カバー率

➢ H22 国勢調査人口における市内バス路線の人口カバー率は 96%となっている。

表 2-1　バス停利用圏域内人口（H22 年ベース）

	夜間人口	高齢者人口 （65 歳以上）	備考
瀬戸市全人口（人）	132,224	30,666	平成 22 年国勢調査の数値。人口メッシュの積上げによる人口ではない。
バス停利用圏域内人口（人）	126,937	29,286	瀬戸市の人口メッシュのうち、バス停利用圏域内に重心が含まれるものを積上げて算出した値。
カバー率	96.0%	95.5%	

図 2-15　500m メッシュ夜間人口とバス路線の重ね合わせ図

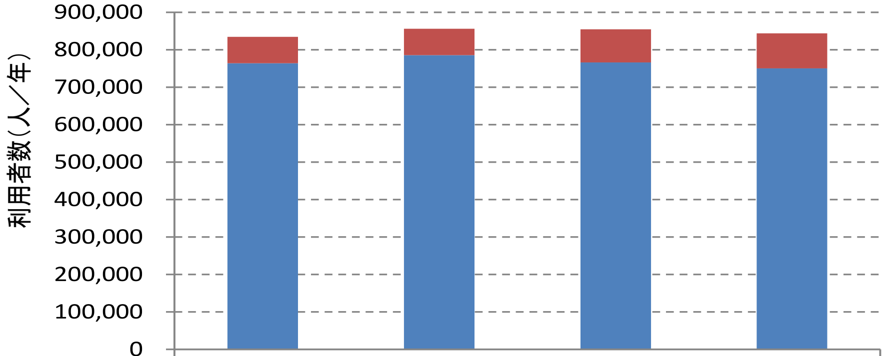


資料：平成 22 年度国勢調査、国土交通省（国土数値情報データ）

（4）まとめ

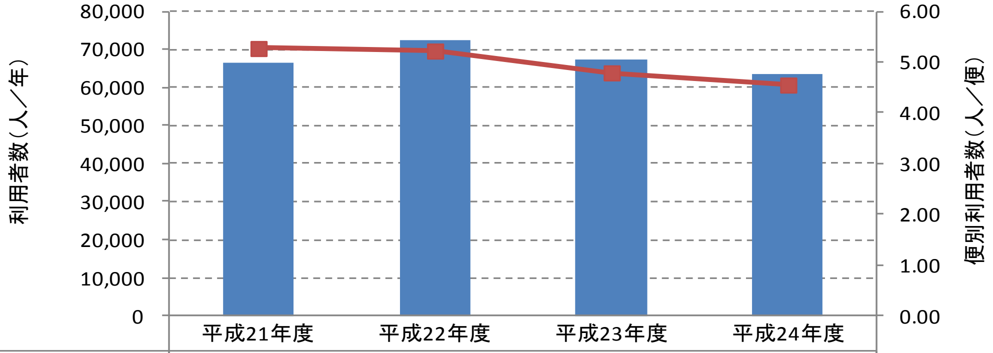
- 市内基幹バスの利用者は微減する一方で、コミュニティバスの利用者は増加しており、市内のバス利用者の総数としては年間約 84～86 万人の間で推移している。
- 市内基幹バス及びコミュニティバスは相互に連携しており、乗継拠点整備（しなのバスセンター）に伴い瀬戸北線の一部の便をコミュニティバスに振替えたことや、やまて循環を廃止したことにより、市内基幹バスの利用者の一部がコミュニティバスへ移行したと考えられる。
- 赤津線については、平成 21 年度及び平成 23 年度に市民ニーズに基づく運行サービスの向上及びサービスの見直しを実施しているものの、利用者の減少傾向に歯止めがかかっていない状況にある。
- コミュニティバスは、特に平成 23 年度から 24 年度にかけて全路線で増加しており、曽野線、上半田川線、片草線、岩屋堂線は乗継拠点（しなのバスセンター）の供用開始、瀬戸北線と連動した運行内容の変更及び商業施設への乗り入れ等が利用者増の一因となっている。また、同様の傾向を示している本地線については愛知医大への乗り入れ、こうはん線については路線再編が利用者増の一因となっていると推察される。

図 2-16　市内バス利用者の総数の推移



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
コミュニティバス	71,095	70,839	88,817	93,833
市内基幹バス	763,996	785,794	766,441	750,439
計	835,091	856,633	855,258	844,272

図 2-17　赤津線の利用者数の推移（再掲）



	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
利用者	66,640	72,543	67,110	63,644
1便当たり利用者数	5.27	5.22	4.79	4.55

運行内容の見直し等（P1 参照）

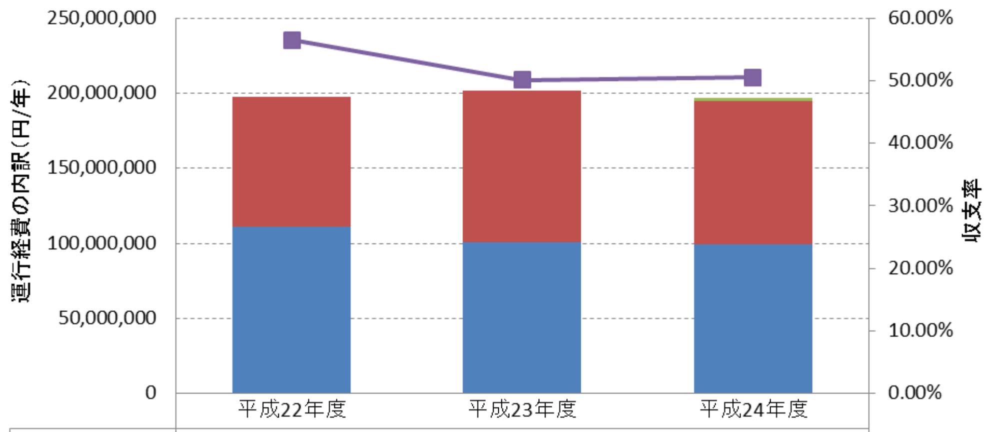
※名鉄バスよりデータ提供
※平成 21 年度 4 月～平成 22 年度 3 月の利用者数は定期券利用者を含まない
※平成 23 年度 4 月～利用者数は定期券利用者を含む

【評価の視点】利用実態や採算性を踏まえ、三位一体の取り組みにより公共交通の維持に向けた協議が実施されているか？

（１）採算性

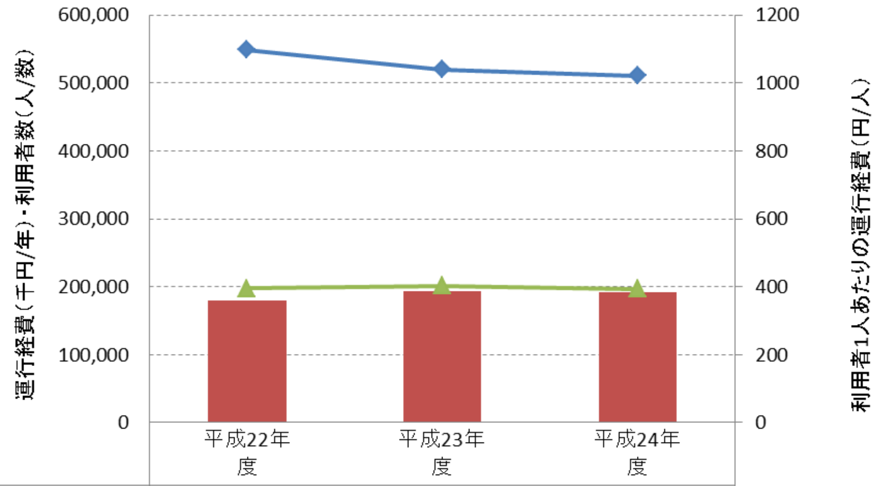
- 市内基幹バスの運行経費はほぼ横ばいで推移しているものの、利用者の減少に伴い経常収益が減少し、平成22～24 年度の3カ年で収支率は約6ポイント減少（約 56%⇒約 50%）している。1人当りの運行経費も3カ年で26 円増加しており、市内基幹バスは、費用効率という視点からは課題が残る。
- コミュニティバスでは、市内基幹バスと同様に運行経費はほぼ横ばいで推移しているが、利用者数の増加に伴い経常収益が増加していることから、平成 22～24 年度の3カ年で収支率は約4ポイント増加（約 11%⇒約 15%）している。1人当りの運行経費は3カ年で247 円小さくなっており、地域アクセスバス（コミュニティバス）は、費用効率の面からは改善されている。

図 2-18　市内基幹バスの運行経費と収支率



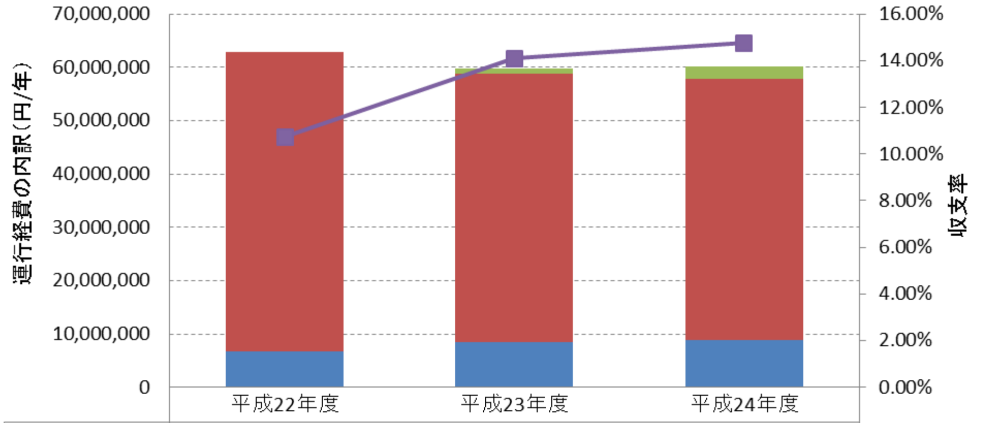
	平成22年度	平成23年度	平成24年度
国補助金	0	0	1,916,000
市負担金	85,886,179	100,513,469	95,481,413
経常収益	111,368,821	100,830,331	99,332,687
運行経費計	197,255,000	201,343,800	196,730,100
収支率	56.46%	50.08%	50.49%

図 2-19　市内基幹バスの一人当たり運行経費



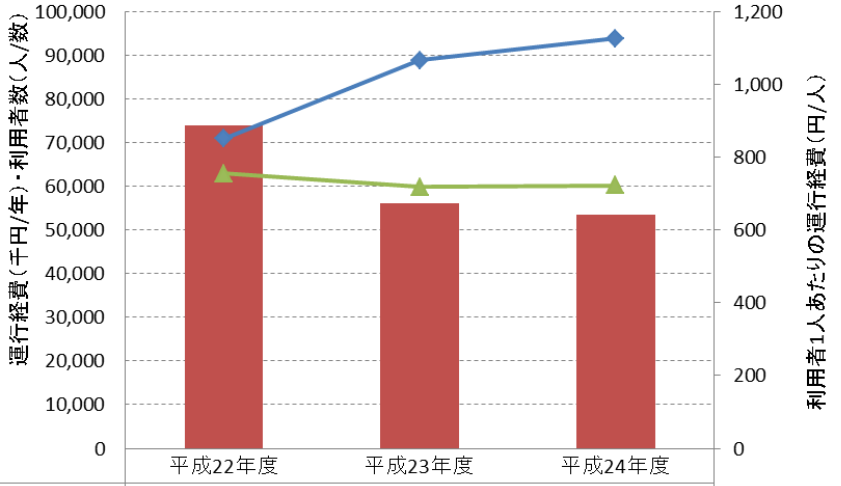
	平成22年度	平成23年度	平成24年度
1人当たりの運行経費	359	387	385
年間利用者数	548,974	519,706	510,867
運行経費	197,255	201,344	196,730

図 2-20　コミュニティバスの運行経費と収支率



	平成22年度	平成23年度	平成24年度
国補助金	0	965,000	2,371,000
市負担金	56,156,893	50,437,060	48,911,205
経常収益	6,747,150	8,426,200	8,869,000
運行経費計	62,904,043	59,828,260	60,151,205
収支率	10.73%	14.08%	14.74%

図 2-21　コミュニティバスの一人当り運行経費



	平成22年度	平成23年度	平成24年度
1人当りの運行経費(円)	888	674	641
年間利用者数(人)	70,839	88,817	93,833
運行経費(千円)	62,904	59,828	60,151

（２）三位一体の取り組み

- 市内基幹バス沿線4地区において「基幹バス沿線協議会」を設置し、基幹バスの維持・活性化に向けた事業を実施しており、地域住民、運行事業者、行政の三位一体の取り組み体制を確立している。沿線協議会の具体的な取り組みとして、利用実態の把握や利用促進を目的としたバスの乗り方教室の開催、広報紙の作成、配布等を実施している。
- また、地域住民、運行事業者、行政がコミュニティバスの事業理念を共有し、三位一体となって検討する「コミュニティバス運行協議会」を、コミュニティバスを運行している3地区において設置し、コミュニティバスの運行内容の見直しを行っている。

① 市内基幹バス沿線協議会

１）赤津線（赤津地区 1,150 戸）

表 2-2　チラシ配布実績

年	月	内容	配布方法
平成 23 年	７月	第９号　赤津線の利用者数、manaca での乗車方法	全戸
	11 月	連区広報　バス利用への呼びかけ	全戸
平成 24 年	12 月	連区だより アンケート報告 バスの乗り方教室報告	全戸

＜その他取組＞

平成 23 年度：利用促進及びアンケート実施に向けた検討

平成 24 年度：バスの乗り方教室の実施（乗車体験、manaca 及び得々バスでの乗車方法の紹介）、利用促進に向けた検討、住民アンケートの実施（東明、祖母懐、古瀬戸）

２）瀬戸北線（品野台地区 1,050 戸）

表 2-3　チラシ配布実績

年	月	内容	配布方法
平成 23 年	７月	第５号　瀬戸北線・コミュニティバス乗継方法	全戸
	９月	第６号　利用者数・manaca での乗車方法	全戸
	11 月	第７号　瀬戸北線・コミュニティバスの利用者数	全戸
	３月	第８号　公共交通機関の体験乗車報告	全戸
平成 24 年	７月	第９号　瀬戸北線・コミュニティバス利用者数 バスの乗り方教室開催案内	全戸
	10 月	第 10 号　バスの乗り方教室報告	全戸
	12 月	第 11 号　瀬戸北線利用者数 瀬戸北線利用者の声	全戸
	３月	第 12 号　公共交通視察研修（生活バスよっかいち）報告 コミュニティバスの時刻表変更	全戸

＜その他取組＞

平成 23 年度：利用促進アンケートの実施、老人会を対象に公共交通講話を実施、公共交通機関の体験乗車会の開催、利用促進に向けた検討

平成 24 年度：バスの乗り方教室の実施（乗車体験、manaca 及び得々バスでの乗車方法の紹介）、利用促進に向けた検討

３）瀬戸北線（下品野地区 2,450 戸）

表 2-4　チラシ配布実績

年	月	内容	配布方法
平成 23 年	６月	第６号　manaca の紹介	全戸
	７月	第７号　manaca での乗車方法	全戸
	12 月	第８号　瀬戸北線の利用者数、manaca の乗継割引	全戸
平成 24 年	７月	第９号　瀬戸北線利用者数・manaca の紹介	全戸
	３月	第 10 号　コミュニティバスのルート変更 コミュニティバスの時刻表変更	全戸

＜その他取組＞　平成 23～24 年度：利用促進に向けた検討

４）水野循環線・みずの坂線（西陵地区 2,815 戸）

表 2-5　チラシ配布実績

年	月	内容	配布方法
平成 23 年	12 月	第１号　路線の選択方法、ダイヤ	一部町内全戸（652 戸）
		地域力広報　トランパス等払戻し、manaca の紹介	全戸
平成 24 年	１月	第２号　現金での乗車方法	回覧
		第３号　manaca での乗車方法	回覧
	７月	第４号　利用促進・バス利用例の紹介	回覧
	９月	第５号　バス利用例の紹介・イベント紹介	回覧

＜その他取組＞　平成 23 年度：公共交通アンケートの実施、基幹バス、コミュニティバス乗車体験会の実施、利用促進に向けた検討

平成 24 年度：利用促進に向けた検討

② コミュニティバス運行協議会

- 上半田川線、片草線、岩屋堂線運行協議会を平成23年10月に、下半田川線、曽野線運行協議会を平成23年11月に、また、こうはん線運行協議会を平成24年9月にそれぞれ設置し、各路線における運行内容の見直しに向けた検討を進め、平成25年4月から各路線の運行内容の変更を行った。

表 2-6　活動実績

協議会	平成 23 年度	平成 24 年度
上半田川線、片草線、岩屋堂線運行協議会	10 月 24 日 12 月 19 日 2 月 15 日	4 月 25 日 5 月 25 日 8 月 29 日 9 月 26 日
下半田川線、曽野線運行協議会	11 月 30 日 2 月　6 日	4 月 23 日 7 月　9 日 8 月 27 日 9 月 24 日
こうはん線運行協議会		9 月　6 日 10 月 16 日 11 月　7 日 11 月 27 日 1 月 24 日

【評価の視点】交通行動の変容施策の展開により、市民の意識は変化したか？

（１）市民意識の変化の実態

- 公共交通利用に対する市民意識の変化の把握を目的とした沿線住民アンケート調査を行ったところ、約7割の回答者が「以前より公共交通の必要性を今感じている」と回答しており、市内基幹バスのサービス水準向上施策（運行本数の増加、運行時間帯の拡大等）や公共交通利用促進策（総合交通マップの配布、動機付け資料の配布等）の取り組みによる効果が意識の変化に寄与したと考えられる。
- 瀬戸北線及び赤津線の沿線住民を対象とした TFP アンケート結果では、協力意向のあった回答者のうち約7割の人が自動車から公共交通へ転換しており、新たな公共交通の利用が確認された。

図 2-22　公共交通利用に対する意識の変化（瀬戸北線沿線住民）

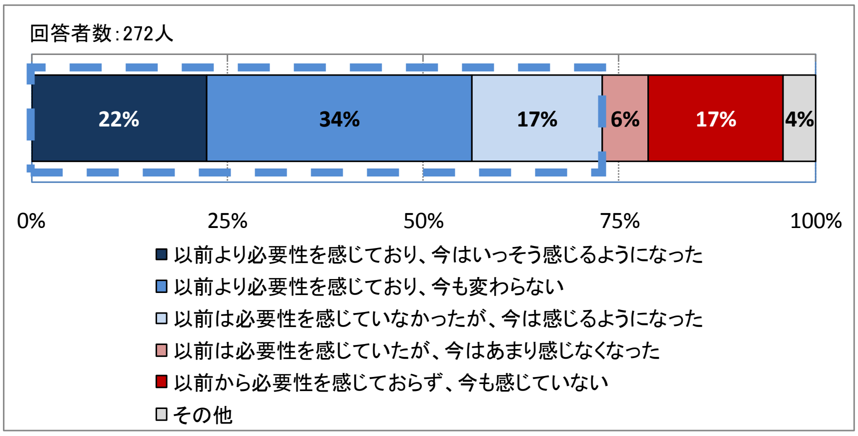


図 2-23　公共交通利用に対する意識の変化（赤津線沿線住民）

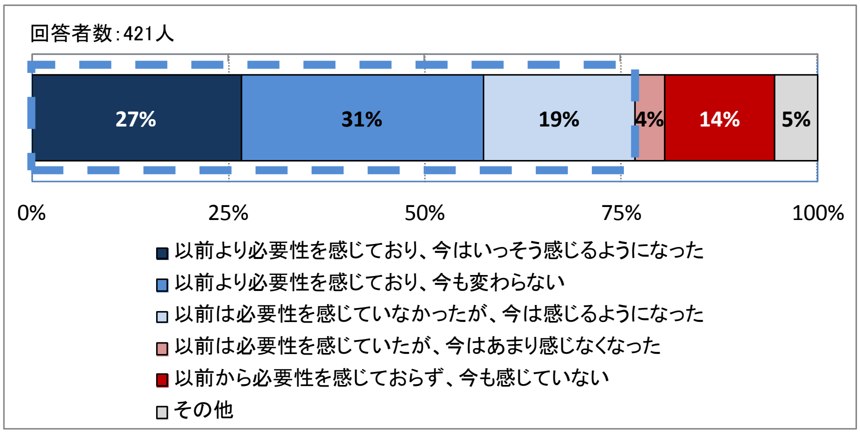
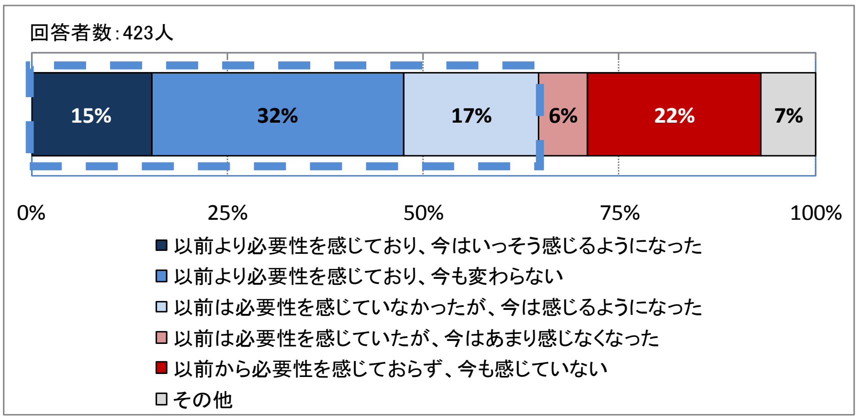
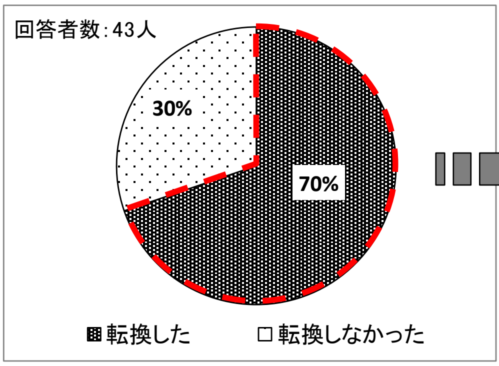


図 2-24　公共交通利用に対する意識の変化（水野循環線、みずの坂線沿線住民）



資料：沿線住民アンケート（H23.8）

図 2-25　自動車から公共交通利用への転換率　　図 2-26　「転換した」と回答した人の転換回数



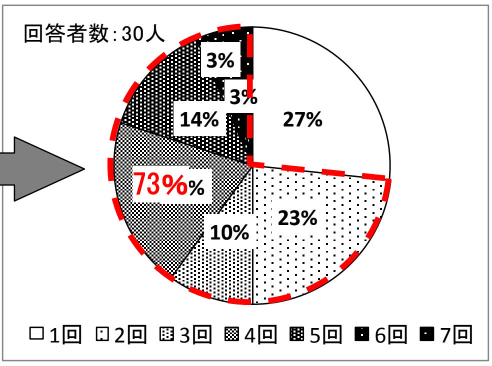


図 2-27　個別カスタマイズ資料の評価

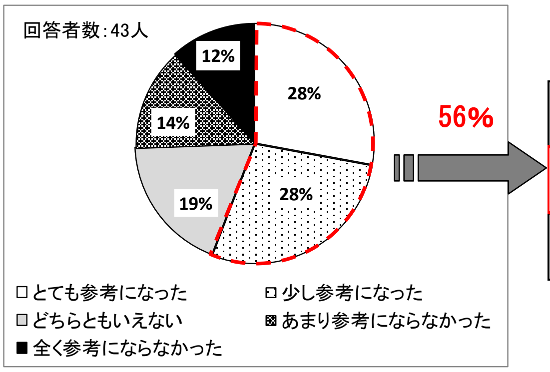


表 2-7　個別カスタマイズ資料の評価と転換率の関係

カスタマイズ資料の評価	左記の属性に該当する回答者数	公共交通利用へ転換した回答者数	転換率
「参考になった」とする人	24人	18人	75%
上記以外の人	19人	12人	63%

表 2-8　転換率の高い属性

回答者の属性	転換率
高齢者（65歳以上）	75%
勤め人及び主婦・無職	68～78%
最寄りの公共交通機関まで徒歩10分未満	73%
自動車を利用できない人	83%

資料：公共交通の利用促進に関する住民アンケート（H23. 1）

（２）公共交通の利用を促進する施策

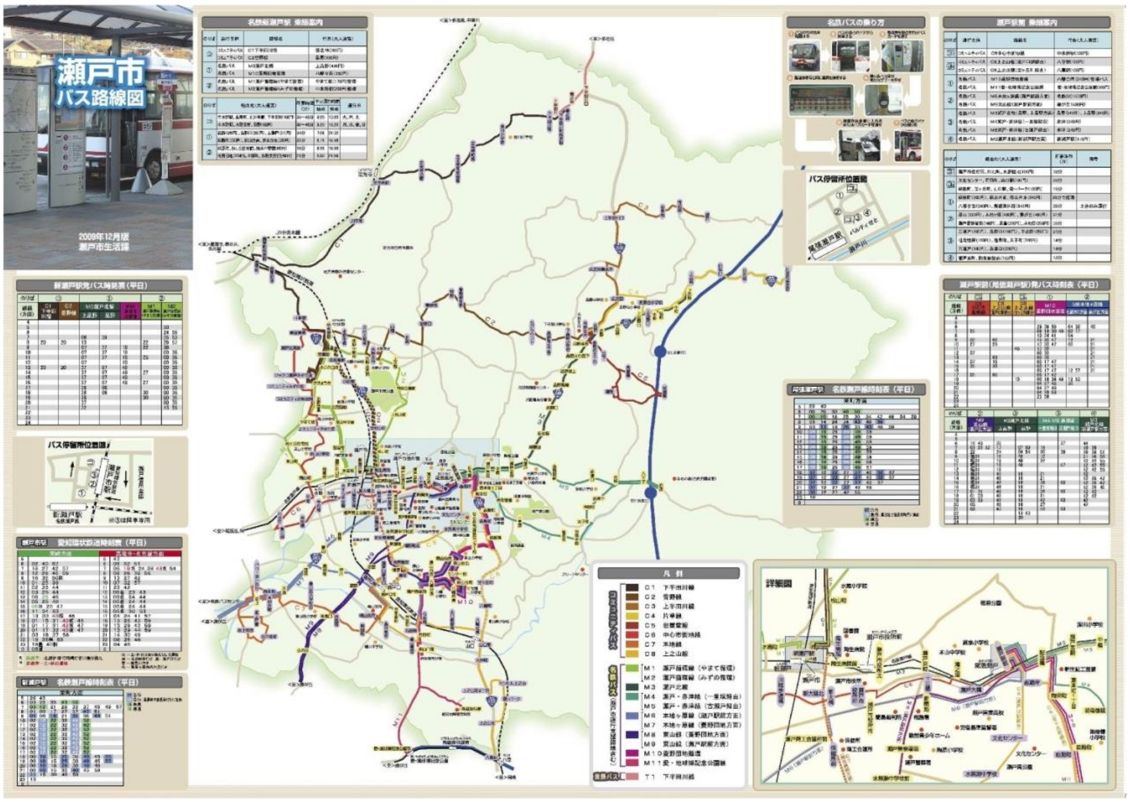
- 市広報、コミュニティFM 等多様なメディアを通した広報活動を継続的に実施。
- バス事業者と連携したバスの日イベントを実施し、700～1,100 人が参加。
- 分かりやすい情報提供ツールとして総合交通マップを作成し、沿線自治会へ配布。

表 2-9　実施した周知・広報（沿線協議会・運行協議会の活動を除く）

年度	方法	概要	実施
平成 21 年度	事業開始式典	60 名	瀬戸市
	広報せと	3回	瀬戸市
	ケーブルテレビ	6回／日×16 日	瀬戸市
	コミュニティ FM	3回／日×1日	瀬戸市
	クリアファイルの配布	7,000 部	瀬戸市
平成 22 年度	しなのバスセンター竣工式	43 名	瀬戸市
	広報せと	1回	瀬戸市
	ケーブルテレビ	6回／日×16 日	瀬戸市
	コミュニティ FM	3回／日×1日	瀬戸市
	ポスター掲示	300 部	瀬戸市
	総合交通マップの配布	4,000 部	瀬戸市
	バスの日イベント	700 人	瀬戸市 名鉄バス バス協会
	路線図の配布	瀬戸北高校 沿線自治会	瀬戸市
平成 23 年度	広報せと	4回	瀬戸市
	バスの日イベント	700 人	瀬戸市 名鉄バス バス協会
	コミュニティ FM	3回／日×1日	瀬戸市
	チラシ作成、配布（みずの坂1～5丁目等） チラシ作成、配布（五位塚町）	1,000 部 300 部	瀬戸市
	瀬戸市自治連合会説明	18 人	瀬戸市
	時刻表回覧	沿線自治会回覧	瀬戸市
	路線図、時刻表配布	沿線新聞折込	名鉄バス
平成 24 年度	広報せと	5回	瀬戸市
	バスの日イベント	1,100 人	瀬戸市 名鉄バス バス協会
	コミュニティ FM	4回／日×2日	瀬戸市
	瀬戸市自治連合会説明	20 人	瀬戸市
	時刻表配布	沿線自治会	瀬戸市

図 2-28　バスの日イベントの様子

図 2-29　総合交通マップ



【評価の視点】評価検証を実施することにより、きめ細かい改善が実施されているか？

（1）地域公共交通会議における事業評価と改善施策の検討

- 「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」を策定して以降、年間 3 回の地域公共交通会議を開催し、取り組み実態及びその効果を確認するとともに、評価結果を踏まえ様々な改善を実施してきた（P37「各事業の進捗確認」参照）。

３．「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」における事業実施に伴う課題の整理

「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」における事業実施に伴う課題

■ 市内基幹バスは公共交通軸として機能しているが、瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線については利用者の減少傾向に歯止めがかかりつつあるものの、赤津線については利用者数は減少傾向にある。

- 「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」において位置づけられた事業は、一部を除き、概ね実施された。
- その結果、市内基幹バス（瀬戸北線、瀬戸循環線、赤津線、東山線）の年間利用者数は約 75 万人と、瀬戸市全体のバス利用者の約 89%を占めており、これら路線が公共交通軸として機能している状況にある。
- 瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線については利用者の減少傾向に歯止めがかかりつつあるものの、赤津線については利用者数は減少傾向にあることから、路線機能の見直しの妥当性について検討する必要がある。
- 市内基幹バスの１人当たりの運行経費は増加しており、市内基幹バスは費用面において改善の必要性がある。

■ 地域アクセスバス（コミュニティバス）の利用者数は全路線で増加
■ 利用者数が多い路線は、上之山線（31.8 千人）、こうはん線（28.0 千人）
■ 伸び率が高い路線は、岩屋堂線（2.9 倍）、本地線（2.4 倍）、片草線（2.2 倍）
■ 移動ニーズに応じた隣接市との連携強化や需要が少ない路線における適切な運行形態のあり方について検討していく必要がある

- 地域アクセスバス（コミュニティバス）の利用者数は、いずれの路線とも増加傾向にあり、平成 24 年度の利用者数は上之山線 31.8 千人、こうはん線 28.0 千人が多く、平成 21 年度から平成 24 年度の 3 カ年の伸び率では、商業施設や愛知医大への乗り入れ供用を開始した岩屋堂線 2.9 倍、本地線 2.4 倍、片草線 2.2 倍が高い。
- 今後も、住民参画により、地域の移動ニーズを把握する中で、長久手市や尾張旭市等隣接都市との連携強化について検討していく必要がある。

■ 住民参画による三位一体によるバスの利用促進を継続していく必要がある

- これまで瀬戸市では、住民を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施やバスマップの作成、バスの乗り方教室の実施など様々な利用促進施策を実施し、交通行動意識の変容に一定の効果が見られる状況にある。
- しかし、人口減少とともに、本格的高齢社会を迎える中で、公共交通への期待が高まるものの、今後はバスを利用したことがない高齢者が増えることから、年齢的により早い段階での公共交通への転換を促すなど利用促進に向けた三位一体の取り組みを実施していく必要がある。
- 三位一体の取組みに向けては、特に沿線住民の参加が重要であり、沿線協議会や運行協議会での継続的検討を実施していく必要がある。

対応方針

■　瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線は、利用者維持及び運行の適正化に向けた検討を継続する。
■　赤津線は、減少傾向に歯止めがかかるように住民参画によるダイヤの見直し、バス停位置等の検討を実施する。

- 市内基幹バス路線は、公共交通軸として機能しており、また、利用者の減少が緩やかになってきていることから、現路線を継続して運行するとともに利用促進事業を強化しつつ、バス利用者の増減傾向を注視していく必要がある。
- 瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線は、利用者の減少傾向が緩やかになりつつある。
  ・瀬戸北線においては運行便数の多い通勤時間帯に利用者の少ない便があることなどから、引き続き利用者維持及び運行の適正化に向けた検討をする。
  ・水野循環線・みずの坂線では、愛知環状鉄道中水野駅での乗降客数が増えていることから乗り継ぎ利便性のさらなる向上に資するダイヤの見直しなどを検討する。
- 赤津線は、他路線に比べてバス利用者の減少率（95.5%[H24/21]）が大きい。また、H23.4以降に2便増便した神明町～東本町一丁目の区間においても利用者が減少している。なお、赤津線は1車両で運行しているため、減便による運行経費削減効果もそれほど期待できない状況にある。したがって赤津線は、住民参画により地域住民が利用しやすいダイヤへの見直し及びバス停位置の変更などについて検討を進め、利用者数の減少に歯止めをかける取り組みを強化する。

■　コミュニティバスは、地域住民とともに地域の移動ニーズの把握・対応を引き続き検討する。
■　広域的公共交通ネットワーク形成に向けて、乗り継ぎに配慮したダイヤの見直しを引き続き実施する。

- コミュニティバスの利用者は増加傾向にあるが、地域住民とともに地域の移動ニーズを把握し、公共交通ネットワークによる商業施設、病院施設及び周辺市へのアクセス等、引き続き検討する。
- コミュニティバスは、市内基幹バス及び鉄道と一体的に公共交通ネットワークを形成していることから、市内基幹バスや鉄道のダイヤ変更の際には、乗り継ぎに配慮したダイヤの見直しを引き続き実施していく。

■　「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」において、“目標を達成するための事業及び事業主体”として市民を明確に位置づけ、住民参画による三位一体の取り組みを強化する。

- 市内基幹バス沿線4地区において「基幹バス沿線協議会」を設置し、利用実態の把握やバスの乗り方教室の開催、広報紙の作成等の利用促進事業の取り組みが、一定の効果を得られていることもあり、基幹バスの維持・活性化に向けたこれらの取り組みを引き続き継続する。
- コミュニティバスを運行している3地区（6路線）において「コミュニティバス運行協議会」を設置し、コミュニティバスの運行内容の見直しを検討していることから、地域住民、運行事業者、行政が三位一体となり、今後進展する高齢社会を踏まえたルート及びダイヤ等を引き続き検討する。
- 今後もこれら地区における取り組みを充実するとともに、他路線の沿線においても同様の取り組みを進めていく。